

**FAKTOR ALIH FUNGSI LAHAN TERMINAL REGIONAL BINGKUANG
MENJADI PERKANTORAN DI AIA PACAH KECAMATAN KOTO
TANGAH KOTA PADANG**

SKRIPSI

untuk memenuhi sebagian persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Sains Strata Satu (S1)



Oleh:

Loli Fitria

NIM/BP.14136058/2014

**PROGRAM STUDI GEOGRAFI
JURUSAN GEOGRAFI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI

Judul : Faktor Alih Fungsi Lahan Terminal Regional Binguang
Menjadi Perkantoran di Aia Pacah Kecamatan Koto Tengah
Kota Padang
Nama : Loli Fitria
NIM / TM : 14136058/2014
Program Studi : Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu Sosial

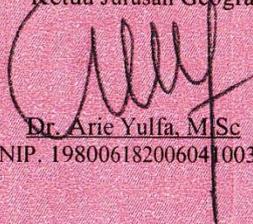
Padang, Februari 2020

Disetujui Oleh :
Pembimbing



Dra. Endah Purwaningsih, M.Sc
NIP. 196608221998022001

Mengetahui :
Ketua Jurusan Geografi



Dr. Arie Yulfa, M.Sc
NIP. 198006182006041003

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

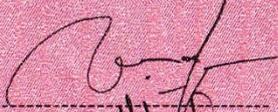
Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi
Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Padang
Pada hari Senin, Tanggal kompre 10 Februari 2020 Pukul 16.30 – 17.00 WIB

**FAKTOR ALIH FUNGSI LAHAN TERMINAL REGIONAL BINGKUANG
MENJADI PERKANTORAN DI AIA PACAH KECAMATAN KOTO TANGAH
KOTA PADANG**

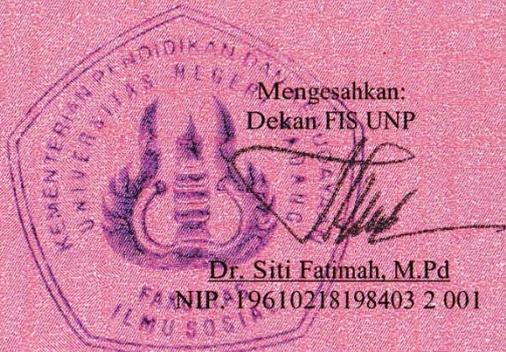
Nama : Loli Fitria
TM/NIM : 14136058/2014
Program Studi : Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Februari 2020

Tim Penguji :

	Nama	Tanda Tangan
Ketua Tim Penguji	: Widya Prarikeslan, M.Si	
Anggota Penguji	: Dr. Yumi Suasti, M.Si	

Mengesahkan:
Dekan FIS UNP



Dr. Siti Fatimah, M.Pd
NIP. 19610218198403 2 001



UNIVERSITAS NEGERI PADANG
FAKULTAS ILMU SOSIAL
JURUSAN GEOGRAFI

Jalan. Prof. Dr. Hamka, Air Tawar Padang – 25131 Telp 0751-7875159

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Loli Fitria
NIM/BP : 14136058/2014
Program Studi : Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu Sosial

Dengan ini menyatakan, bahwa skripsi saya dengan judul :

“Faktor Alih Fungsi Lahan Terminal Regional Bingkuang Menjadi Perkantoran di Aia Pacah Kecamatan Koto Tangah Kota Padang” adalah benar merupakan hasil karya saya dan bukan merupakan plagiat dari karya orang lain. Apabila suatu saat terbukti saya melakukan plagiat dari karya orang lain maka saya bersedia diproses dan menerima sanksi akademis maupun hukum sesuai dengan syarat hukum dan ketentuan yang berlaku, baik di instansi Universitas Negeri Padang maupun di masyarakat dan negara.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab sebagai anggota masyarakat ilmiah.

Diketahui Oleh,
Ketua Jurusan Geografi

Dr. Arie Yulfa, M. Sc
NIP. 19620603 198603 2001

Padang, Februari 2020
Saya yang menyatakan



Loli Fitria
NIM. 14136058/2014

ABSTRAK

Loli fitria. 2020 Faktor Alih Fungsi Lahan Terminal Regional Bingkuang Menjadi Perkantoran Di Aia Pacah Kecamatan Koto Tangah Kota Padang

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi tentang faktor alih fungsi Terminal Regional Bingkuang menjadi perkantoran. Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Subjek penelitian ditentukan dengan teknik *purposive sampling* dengan pertimbangan orang tersebut dianggap paling mengetahui tentang objek penelitian. Teknik analisis data terdiri dari reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan atau verifikasi data.

Hasil penelitian memperlihatkan bahwa Penyebab Terminal Regional Bingkuang di Aia Pacah tidak berfungsi optimal adalah : (1) lokasi terminal tidak terletak pada arah pelayanan kota dan tidak terintegrasi dengan sistem angkutan primer lainnya, (2) kurangnya aksesibilitas lokasi Terminal Regional Bingkuang, (4) kurang tertariknya masyarakat menggunakan terminal untuk bepergian, (5) keberadaan terminal bayangan di sekitaran kampus Universitas Negeri Padang, Basko Grand Mall, kawasan Stasiun Simpang Lubuk Minturun, (6) pengalihfungsian Pusat Pemerintahan Kota Padang ke lokasi eks Terminal Regional Bingkuang, (7) adanya perencanaan pengembangan Pusat Pemerintahan Kota Padang ke arah timur atau arah pinggiran kota (RTRW Kota Padang tahun 2010-2030).

Kata kunci : Terminal, Tidak Optimal, Alihfungsi

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Faktor Alih Fungsi Lahan Terminal Regional Bingkuang Menjadi Perkantoran di Aia Pacah Kecamatan Koto Tengah Kota Padang”**. skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan Studi Strata Satu (S1) pada program studi Geografi di Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada berbagai pihak yang telah memberikan dukungan dan motivasi dalam penyelesaian skripsi ini. Oleh karena itu perkenankan penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Dra. Endah Purwaningsih, M.Sc selaku dosen pembimbing skripsi yang telah banyak memberikan bimbingan dan ilmu kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
2. Widya Prarikeslan, M.Si selaku penguji I sekaligus sebagai dosen Pembimbing Akademik, Dra. Yurni Suasti, M.Si selaku penguji II yang telah banyak memberikan banyak saran dan perbaikan dalam penyelesaian skripsi ini.
3. Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.
4. Ketua dan Sekretaris Jurusan Geografi, beserta staf dosen serta karyawan/karyawati fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.
5. Teristimewa sekali kepada orangtua ayah dan ibu tercinta serta uda dan adik tersayang serta semua keluarga besar yang sangat disayangi.

Terima kasih telah memberikan perhatian, semangat, do'a, dukungan dan pengorbanan baik secara moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dan skripsi ini.

6. Teman-teman dan semua pihak-pihak yang telah membantu dalam proses perkuliahan yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga bantuan, bimbingan dan arahan yang bapak/ibu dan rekan-rekan berikan menjadi amal ibadah dan mendapatkan balasan yang berlipat ganda dari ALLAH SWT dan penulis berharap semoga penulisan skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Aamiin.

Padang, Februari 2020
Penulis

Loli Fitria

DAFTAR ISI

	Halaman
Kata Pengantar	i
Daftar Isi	ii
Daftar Tabel	iv
Daftar Gambar	v
Bab I Pendahuluan	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	4
C. Batasan Masalah.....	5
D. Fokus penelitian	5
E. Rumusan Masalah	5
F. Tujuan Penelitian	5
G. Manfaat Penelitian	6
Bab II Tinjauan Pustaka	
A. Kajian Teori	7
a. Sistem transportasi	7
b. Terminal	10
1. Fungsi Terminal	11
2. Klasifikasi Terminal.....	12
3. Konsep Dasar Perencanaan Terminal	13
4. Kriteria dalam Penetapan Lokasi Terminal Penumpang.....	15
B. Penelitian Relevan.....	16
C. Kerangka Berpikir	18
Bab III Metode Penelitian	
A. Jenis Penelitian.....	21
B. Tempat dan Waktu	21
C. Alat dan Bahan Penelitian.....	21
D. Subjek penelitian.....	22
E. Jenis Data	23
F. Teknik Pengumpulan Data.....	23
G. Teknik Analisis Data.....	26
H. Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data	28
Bab IV Hasil dan Pembahasan	
A. Deskripsi Wilayah Penelitian.....	30
B. Kondisi Transportasi Kota Padang	36
C. Hasil dan pembahasan.....	41

a. Temuan Penelitian.....	41
b. Hasil Penelitian	42
c. Pembahasan	53
Bab V Penutup	
A. Kesimpulan	57
B. Saran	58
Daftar Pustaka.....	59
Lampiran	61

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1. Penelitian relevan.....	16
Tabel 2. Bahan dan alat yang digunakan dalam penelitian.....	22
Tabel 3. Jenis data.....	23
Tabel 4. Data sekolah di Kota Padang	33
Tabel 5. Jumlah fasailitas kesehatan menurut kecamatan di Kota Padang .	35
Tabel 6. Jumlah angkutan umum berdasarkan jenisnya di Kota Padang....	37

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1. <i>Model nearside terminating</i>	13
Gambar 2. <i>Model central terminating</i>	14
Gambar 3. Terminal Regional Bingkuang	18
Gambar 4. Kantor Balaikota Kota Padang.....	18
Gambar 5. Kerangka berpikir.....	19
Gambar 6. Diagram alir.....	20
Gambar 7. Komponen-komponen analisis data model interaktif	28
Gambar 8. Wawancara peneliti dengan Bapak Berliano Ruska Kasi Prasarana Angkutan Dishub Kota Padang	42
Gambar 9. Wawancara peneliti dengan Bapak Hafiz Maulana staff Tata Ruang DPUPR Kota Padang	43
Gambar 10. Wawancara peneliti dengan Ibu Lili Rahmaini staff Bid. Infrast Wil Bappeda Kota Padang	44
Gambar 11. Wawancara peneliti dengan Bapak Nur Hakim staff Bid. Infrast Wil Bappeda Kota Padang	45
Gambar 12. Wawancara peneliti dengan Bapak Nur Hakim staff Bid. Infrast Wil Bappeda Kota Padang	46
Gambar 13. Wawancara peneliti dengan Bapak Anto Agen Sinamar	46
Gambar 14. Wawancara peneliti dengan Bapak Piter Agen Sinamar.....	47
Gambar 15. Wawancara peneliti dengan Bapak Agus Agen Sinamar.....	49

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan merupakan proses perubahan sosio-ekonomis yang bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup, kualitas kehidupan dan martabat manusia (Colleta, 1987). Proses pembangunan menghendaki adanya pertumbuhan ekonomi yang diikuti dengan perubahan dalam perubahan struktur ekonomi, dari pertanian ke industri atau jasa, perubahan kelembagaan, baik lewat regulasi maupun reformasi kelembagaan. Pembangunan secara berencana lebih dirasakan sebagai suatu usaha yang lebih rasional dan teratur bagi pembangunan masyarakat yang belum atau baru berkembang (Subandi, 2011). Sedangkan menurut Deddy T. Tikson (2005) pembangunan nasional dapat diartikan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya secara sengaja melalui kebijakan dan strategi menuju arah yang diinginkan. Keberhasilan pembangunan akan terlihat dari meningkatnya pertumbuhan dari semua bidang, baik ekonomi, sosial dan budaya. Meningkatnya pertumbuhan ekonomi juga meningkatkan kebutuhan akan transportasi sebagai penunjang mobilitas atau pergerakan orang dan barang.

Sarana dan prasarana transportasi di Indonesia masih banyak memerlukan pembenahan dan perhatian khusus. Selain jumlahnya yang kurang memadai, kurangnya infrastruktur penunjang. Jumlah penduduk Indonesia yang terus meningkat, pada tahun 2018 jumlah penduduk Indonesia mencapai 265 juta jiwa (BPS, 2018) dengan tingkat pertumbuhan rata-rata 1,36 % per tahun semakin menambah permasalahan transportasi, terutama di kota-kota besar yang ada di Indonesia. Transportasi mempunyai peranan penting dalam kehidupan manusia,

baik dalam perekonomian maupun dalam pembangunan. Transportasi memiliki fungsi strategis, yaitu sebagai fasilitas penunjang yang dapat membantu membuka daerah yang terisolasi, daerah yang terpencil, daerah yang tertinggal dan daerah yang berada di perbatasan. Fungsi dari transportasi sangatlah penting dalam perekonomian dan pembangunan, yaitu fungsi penunjang dan fungsi pendorong. Fungsi penunjang yaitu jasa transportasi melayani pengembangan kegiatan sektor-sektor lain, seperti sektor pertanian, industri perdagangan, pendidikan, dan lain sebagainya. Sedangkan faktor pendorong yaitu pengadaan / pembangunan fasilitas transportasi diharapkan dapat membantu membuka daerah-daerah yang terisolasi, terpencil dan daerah-daerah yang ada di perbatasan. Berdasarkan fungsi tersebut kegiatan pelayanan transportasi harus diselenggarakan secara efektif dan efisien, melalui perencanaan, pengaturan dan penyusunan kebijakan (Adisasmita, 2011). Ciri utama dari sistem pelayanan transportasi adalah melayani pengguna, bukan berupa barang ataupun komoditas (Tamin, 2008). Dalam transportasi mencakup lima unsur pokok, yakni (1) manusia yang membutuhkan, (2) barang yang dibutuhkan, (3) kendaraan sebagai alat sarana angkutan, (4) jalan dan terminal sebagai prasarana angkutan dan (5) organisasi (pengelola angkutan) dan tenaga kerja.

Terminal merupakan salah satu komponen penting dalam sistem transportasi. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 tahun 2015 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan menyebutkan bahwa terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan

menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Keberadaan terminal di suatu daerah merupakan pemicu munculnya aktivitas ekonomi di sekitar terminal. Pentingnya transportasi terlihat dari meningkatnya kebutuhan jasa angkutan untuk mobilitas orang dan barang dari seluruh wilayah (Permenhub No 132, 2015).

Terminal sebagai titik simpul tempat terjadinya putus arus yang merupakan sarana angkutan, tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi sebagai akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta tuntutan efisiensi memiliki fungsi yang terkait dengan tiga unsur yaitu penumpang, pemerintah dan operator bus (Dirjen Perhubungan Darat, 1995).

Padang adalah ibu kota Sumatera Barat yang merupakan pusat pemerintahan, pusat pendidikan, perkantoran dan pertokoan, sehingga masyarakat dari berbagai penjuru daerah yang masih di wilayah Sumatera Barat maupun di luar Sumatera Barat banyak yang bepergian ke Kota Padang. Namun masyarakat tidak menjumpai bus AKAP dan AKDP yang berhenti di terminal. Begitulah keadaan yang terjadi di Kota Padang saat ini, dimana Kota Padang tidak memiliki terminal pemberhentian penumpang. Sebelumnya Kota Padang pernah memiliki terminal pemberhentian penumpang yaitu Terminal Regional Bingkuang yang merupakan terminal tipe A yang ada di Provinsi Sumatera Barat, namun pemanfaatan Terminal Regional Bingkuang tersebut belum maksimal. Berdasarkan observasi sementara dari hasil temuan dilapangan adalah Terminal

Regional Bingkuang (TRB) mulai beroperasi pada masa pemerintahan Fauzi Bahar yang merupakan Walikota Padang dan berhenti beroperasi tahun 2009 akibat bencana gempa bumi dan issue tsunami di Kota Padang (Rony Fiqli Rahmad, 2016).

Terminal yang tidak berfungsi secara optimal menyebabkan munculnya berbagai permasalahan lainnya seperti tumbuhnya terminal bayangan di beberapa badan jalan seperti di Basko Grand Mall, lingkungan Universitas Negeri Padang (UNP), kawasan Stasiun Tabing Simpang Lubuk Minturun, dan lain sebagainya yang menimbulkan kemacetan lalu lintas. Selain itu bencana gempa bumi yang terjadi di Kota Padang pada tahun 2009 menyebabkan kerusakan infrastruktur Pemerintahan Kota Padang. Dalam rangka mengurangi resiko bencana gempa bumi dan tsunami dan untuk mengurangi konsentrasi masyarakat di kawasan pantai yang rawan bencana maka lokasi Pemerintahan Kota Padang yang berada di wilayah Kecamatan Padang Barat perlu dipindahkan ke wilayah Kecamatan Koto Tangah Kota Padang (PP No. 26 Tahun 2011). Berdasarkan latar belakang diatas maka peneliti tertarik untuk meneliti mengenai **“Faktor Alihfungsi Lahan Terminal Regional Bingkuang Menjadi Perkantoran Di Aia Pacah Kecamatan Koto Tangah Kota Padang”**.

B. Identifikasi Masalah

Adapun identifikasi masalahnya yaitu :

1. Pemanfaatan Terminal Regional Bingkuang belum maksimal/tidak optimal.
2. Kurangnya fasilitas penunjang terminal regional bingkuang mengakibatkan kurangnya akses masyarakat ke terminal.

3. Munculnya terminal bayangan di beberapa badan jalan yang menyebabkan kurangnya kapasitas badan jalan sehingga mengganggu pergerakan kendaraan lain.
4. Resiko bencana gempa bumi dan tsunami.
5. Alihfungsi Terminal Regional Bingkuang menjadi pusat perkantoran.

C. Batasan Masalah

Agar penelitian ini dapat dilakukan dengan fokus, mendalam dan sempurna maka peneliti membatasi permasalahan dalam penelitian ini. Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah alihfungsi Terminal Regional Bingkuang.

D. Rumusan Masalah

Dari penjabaran latar belakang diatas maka dapat disimpulkan rumusan masalahnya adalah

1. Kenapa Terminal Regional Bingkuang di Aia Pacah tidak berfungsi optimal?

E. Tujuan Penelitian

Berkaitan dengan rumusan masalah maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk :

1. Mengetahui penyebab Terminal Regional Bingkuang di Aia Pacah tidak berfungsi optimal

F. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Sebagai salah satu syarat bagi penulis dalam menyelesaikan Studi Strata Satu (S1) pada Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.
2. Mengembangkan kemampuan dalam melakukan penelitian, baik dalam hal pengambilan data, pengolahan data, serta pengambilan kesimpulan yang berkaitan dengan transportasi dan terminal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teori

a. Sistem Transportasi

Menurut Warpani (1990) angkutan transportasi darat dapat dibedakan menjadi dua golongan yaitu sebagai berikut :

1. Berdasarkan jenis angkutan

a) Angkutan umum bermotor

Jenis angkutan ini adalah semua angkutan yang menggunakan mesin atau motor sebagai penggerakannya. Angkutan umum bermotor dibagi menjadi beberapa jenis yaitu :

1) Bus kota

Bus kota merupakan sarana transportasi bagi penduduk kota tersebut. angkutan ini mempunyai trayek tetap dan biasanya bus kota melayani daerah utama atau vital dari kegiatan kota. Pemberhentian awal dan akhir dari bus kota adalah terminal, sedangkan perhentian tengah adalah halte bus.

2) Bus antar kota

Bus antar kota merupakan sarana transportasi bagi penduduk atau orang yang akan bepergian ke luar kota. Biasanya bus antar kota memiliki trayek tetap. Pemberhentian awal dan akhir dari bus kota adalah terminal.

b) Berdasarkan jarak tempuh

1) Bus cepat

Merupakan angkutan umum bus yang jarak tempuhnya dari menengah hingga jauh, yaitu antara 400 km – 1000 km ke atas. Biasanya lama bus ini berhenti bisa memakan waktu 30 menit hingga 1 jam.

2) Bus non – cepat

Angkutan umum bus yang memiliki jarak tempuh dari dekat hingga menengah, yaitu antara 40 km – 400 km. Biasanya lama bus ini berhenti sekitar 15 menit hingga 30 menit.

c) Berdasarkan tempat duduk yang tersedia

1) Bus besar

Merupakan angkutan umum bus yang memiliki daya angkut kapasitasnya antara 40 - 50 kursi dengan dimensi per-ruang 10 meter, lebar 2,4 meter dan tinggi 3 meter.

2) Bus sedang

Merupakan angkutan umum bus yang memiliki daya angkut kapasitasnya antara 25 – 30 kursi dengan dimensi per-ruang 7,5 meter, lebar 2,5 meter dan tinggi 2,5 meter.

d) Angkutan non-bus

Angkutan non-bus merupakan sarana transportasi dalam kota dan juga antar desa atau kota lain yang jaraknya relatif dekat, tetapi ada juga yang memiliki jarak yang jauh seperti angkutan umum travel. Angkutan non-bus ini antara lain taksi, mikrolet, *station wagon* (travel dan non travel).

e) Angkutan umum truk

Angkutan umum truk digunakan sebagai sarana transportasi barang. Biasanya trayek yang ditempuh sesuai dengan barang yang akan dikirim. Pemberhentian awal dan akhir angkutan umum truk ini biasanya di terminal pangkalan dan agen. Sedangkan untuk pemberhentian tengah biasanya di sembarang tempat.

f) Angkutan tidak bermotor

Jenis angkutan ini adalah semua jenis angkutan umum yang tidak menggunakan mesin atau motor sebagai penggerakannya. Angkutan ini meliputi becak, bendi, andong dan lain sebagainya.

2. Berdasarkan area pelayanan

a) Angkutan dalam kota

Merupakan semua jenis angkutan umum yang mewadahi dan melayani aktivitas di dalam kota. Jenis angkutan ini beragam dan memiliki trayek atau jalur yang telah ditentukan oleh pemerintah daerah. Trayek atau jalur angkutan ini telah menyebar ke setiap daerah di dalam kota. Pemberhentian awal dan akhir biasanya di terminal, sedangkan pemberhentian tengah biasanya di halte atau di sembarang tempat.

b) Angkutan luar kota

Merupakan jenis angkutan bermotor yang melayani arah dan tujuan ke luar kota. Trayek-trayek dari angkutan ini telah ditetapkan sesuai dengan kota tujuan. Trayek angkutan ini tersedia ke seluruh penjuru kota. Pemberhentian awal dan akhir dari angkutan ini biasanya di terminal.

b. Terminal

Terminal merupakan lokasi bagi para penumpang dan barang yang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen yang sangat penting dalam sistem transportasi (Morlok, 1998). Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 tahun 2015 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan menyebutkan bahwa terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, menjelaskan bahwa Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/barang, serta perpindahan moda angkutan.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan No 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, terminal tersebut dikelompokkan sebagai berikut :

- a) Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau kendaraan umum.
- b) Terminal barang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

1. Fungsi Terminal

Menurut E.K. Morlok fungsi utama dari terminal transportasi adalah penyediaan fasilitas masuk dan keluar dari objek-objek yang akan diangkut, penumpang atau barang, menuju dan dari suatu sistem. Pada sistem transportasi, tujuan utama dari terminal adalah untuk membongkar dan memuat kendaraan atau peti kemas. Pada sistem arus menerus, dimana ruas dan persimpangan, sejalan dengan lalu lintas penumpang atau barang, dapat menghasilkan mobilitas dan pergerakan secara langsung tanpa memerlukan kendaraan, terminal ditempatkan pada lokasi dimana lalu lintas memasuki dan meninggalkan sistem ruas dan persimpangan. Adapun fungsi terminal secara lengkap yaitu :

- a) Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transportasi (atau pita transport, rangkaian pipa, dan sebagainya) serta membongkar/menurulkannya, memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain.
- b) Menampung penumpang atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat, kemungkinan untuk memproses barang, membungkus untuk diangkut, menyediakan kenyamanan penumpang (misalnya pelayanan makan, dan sebagainya).
- c) Menyiapkan dokumentasi perjalanan, menimbang muatan, menyiapkan rekening, memilih rute, menjual tiket penumpang, dan memeriksa pesanan tempat.

- d) Menyimpan kendaraan (dan komponen lainnya), memelihara, dan menentukan tugas selanjutnya.
- e) Mengumpulkan penumpang dan barang di dalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut (misalnya untuk memenuhi kereta api atau pesawat udara) dan menentukan mereka sesudah tiba di tempat tujuan.

2. Klasifikasi Terminal

Klasifikasi terminal menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 tahun 2015 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan adalah :

1) Terminal tipe A

Merupakan terminal peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau pelayanan angkutan kota antar provinsi (AKAP), angkutan kota dalam provinsi (AKDP), angkutan perkotaan, dan/atau angkutan perdesaan.

2) Terminal tipe B

Merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan perdesaan.

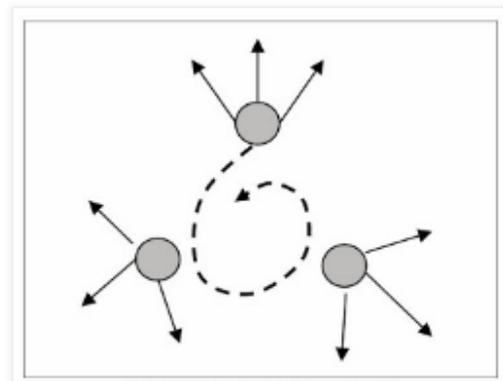
3) Terminal tipe C

Merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan.

3. Konsep Dasar Perencanaan Terminal

Lokasiterminal sangat ditentukan oleh konsep pelayanan angkutan umum di suatu kota (Departemen Perhubungan, 1993). Terdapat dua model yang diacu yaitu :

a) *Model nearside terminating*

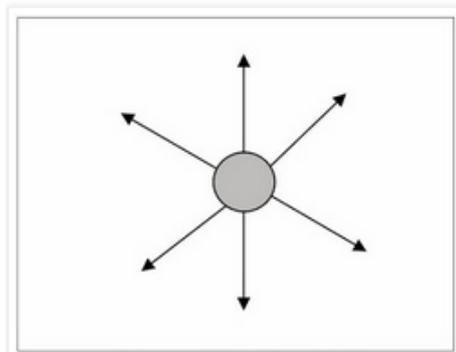


Gambar 1. *Model nearside terminating*

Sumber: Departemen Perhubungan (1993)

Model ini merupakan model yang mengembangkan sejumlah terminal di tepi atau perbatasan kota. Angkutan antar kota berakhir di terminal-terminal yang terdapat di perbatasan kota, sedangkan pergerakan di dalam kota dilayani dengan angkutan kota yang berasal dan berakhir di terminal yang ada. Model ini lebih cocok dikembangkan pada kota-kota lama dimana ketersediaan lahan di kota tersebut terbatas. Permasalahan yang muncul adalah letak terminal akan jauh dari pusat kota dan menyebabkan waktu tempuh menuju terminal akan cukup lama.

b) *Model central terminating*



Gambar 2. *Model central terminating*
Sumber: Departemen Perhubungan (1993)

Model ini merupakan model yang mengembangkan satu terminal terpadu di tengah kota yang melayani semua jenis angkutan di kota tersebut. Mengacu pada konsep terminal, penerapan *model central terminating* ini lebih menguntungkan dan disarankan untuk dikembangkan di kota-kota baru (sub urban). Hal ini dikarenakan :

- a. Aksesibilitas yang lebih baik
- b. Dekat dengan pusat aktivitas atau pusat kegiatan
- c. Mengurangi transfer atau perpindahan moda
- d. Kemudahan dalam pencapaian oleh calon penumpang

Model ini secara prinsipnya sama dengan prinsi pemusatan kegiatan (aglomerasi), yaitu pengelompokan berbagai kegiatan dan penduduk di titik-titik simpul (kota). Kota tidak hanya menjadi pusat administratif tetapi juga menjadi pusat pelayanan berbagai kebutuhan kota maupun penduduk daerah *hinterlandnya*. Untuk memberikan pelayanan secara optimal maka diusahakan pengembangan fasilitas pelayanan kota berada pada titik simpul kota atau pusat kota. Banyak keuntungan yang

dapat diperoleh dari pemusatan kegiatan tersebut baik secara ekonomis, geografis maupun secara psikologis (Daldjoeni, 1997).

4. Kriteria Dalam Penetapan Lokasi Terminal Penumpang

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 tahun 2015 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan menjelaskan bahwa lokasi terminal penumpang ditetapkan dengan memperhatikan :

- a) Tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan
- b) Kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota
- c) Kesesuaian lahan dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan dan jaringan trayek
- d) Kesesuaian lahan dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan
- e) Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain
- f) Permintaan angkutan
- g) Kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi
- h) Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
- i) Kelestarian fungsi lingkungan hidup

B. Penelitian Relevan

No	Nama Pengarang	Judul	Hasil	Metode	Persamaan / perbedaan
1	Putri Mastauli Sari (2011)	Analisis faktor penyebab tidak optimalnya Terminal Bandar Raya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru	(1) Penyebab utama tidak optimalnya fungsi terminal payung sekaki adalah kurangnya peran dan tanggung jawab aparat pemerintahan dalam mengoptimalkan fungsi terminal dan penegakan peraturan bagi masyarakat maupun aparat pemerintah itu sendiri.	Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif.	Persamaan : penggunaan metode deskriptif kualitatif. Perbedaan : analisis data yang digunakan dalam penelitian.
2	Yasmine Citra Maulania (2015)	Pemanfaatan ruang pada kawasan Aia Pacah sebagai kawasan perkantoran daerah Kota Padang	(1) Pemanfaatan ruang di daerah Aia Pacah Kota Padang memiliki pemanfaatan ruang awal sebagai pusat perdagangan dan ekonomi Kota Padang. Salah satu bentuk pemanfaatan ruang tersebut adalah pembangunan kawasan Terminal Regional Bingkuang di Aia Pacah. Namun pelaksanaannya masih kurang efektif. (2) Adanya pemanfaatan ruang yang menyebabkan alihfungsi ruang pada kawasan Aia Pacah Kota Padang sebagai pusat pemerintahan Kota Padang mengharuskan adanya pengendalian ruang disekitar kawasan tersebut. Pengendalian ruang dengan peraturan zonasi dimaksudkan untuk pembangunan pusat pemerintahan didalamnya.	Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan yuridis empiris.	Persamaan : lokasi penelitian berada di Aia Pacah Kecamatan Koto Tangah Kota Padang. Perbedaan : metode yang digunakan dalam penelitian
3	Nurhayati Luluk Ivanti (2013)	Faktor penyebab tidak berfungsinya Terminal Rimbo Bujang di Kecamatan Rimbo	(1) Faktor penyebab belum berfungsinya terminal adalah faktor ketersediaan sarana prasarana, faktor keamanan penumpang yang datang ke terminal dan keengganan dari pengelola dan pemilik bus untuk	Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif.	Persamaan : pada pembahasan dan penggunaan metode kualitatif Perbedaan : pada judul.

		Bujang Kabupaten Tebo Provinsi Jambi	membuka loket di terminal serta masih beroperasi terminal bayangan.		
4	Yusna Irawati (2010)	Evaluasi Terminal Bukit Surungan Di Kota Padang Panjang	<p>Evaluasi Terminal Bukit Surungan Di Kota Padang Panjang dilihat antara perencanaan dan pelaksanaan adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Perencanaan lokasi dengan pelaksanaannya telah sesuai dengan standar terminal tipe B dan arahan tata ruang kota. (2) Perencanaan yang diupayakan untuk sarana dan prasarana terminal sudah sesuai seperti fasilitas utama dan penunjang namun masih belum maksimal karena ada yang perlu ditambah dan di tata kembali. (3) Perencanaan aksesibilitas dengan realisasi sudah sesuai seperti kondisi jalan yang disediakan. Namun pemanfaatannya masih belum maksimal. 	Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif.	<p>Persamaan : pada pembahasan mengenai terminal.</p> <p>Perbedaan : penggunaan metode.s</p>

C. Kerangka Berpikir



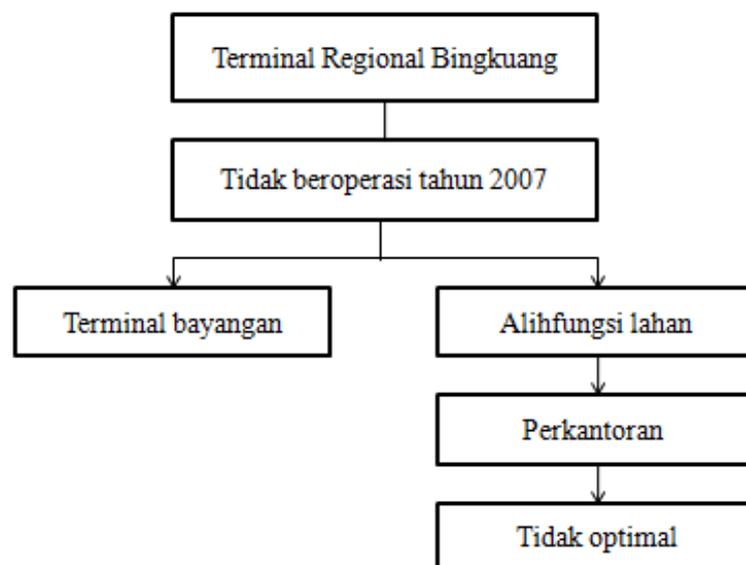
Gambar 3. Terminal BingkuangSakti
Sumber : www.google.co.id

Kota Padang merupakan pusat pendidikan, perkantoran dan pertokoan. Dahulunya Kota Padang memiliki terminal yang berada di jalan By Pass km 15, Kelurahan Aia Pacah, Kecamatan Koto Tengah, Kota Padang, terminal ini disebut Terminal Regional Bingkuang (TRB). Terminal ini memiliki luas lahan sekitar 50 hektar. Terminal Regional Bingkuang dibangun dengan tujuan untuk mengembangkan dan memperluas pembangunan Kota Padang ke arah utara. Terminal Regional Bingkuang mulai beroperasi sejak tahun 2007 pada masa pemerintahan Fauzi Bahar selaku Walikota Kota Padang saat itu dan pada tahun 2009 terminal ini berhenti beroperasi (Rahmad, R.F, Dkk, 2016).

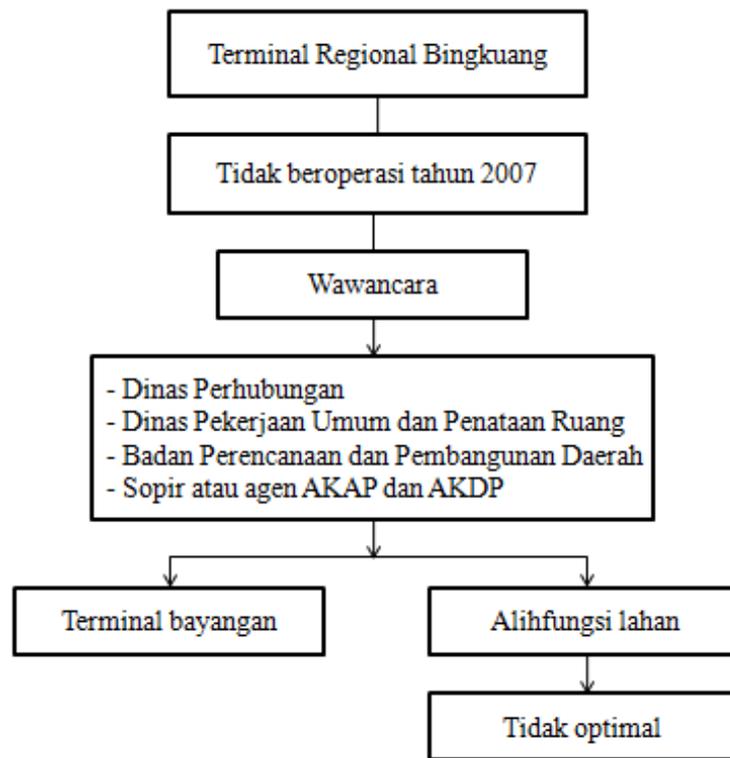


Gambar 4. Kantor Balaikota Kota Padang
Sumber : www.google.co.id

Pada awalnya, Terminal Regional Bingkuang merupakan terminal Tipe A satu-satunya yang ada di Provinsi Sumatera Barat. Namun pemanfaatan terminal ini masih belum maksimal. Kurangnya infrastruktur penunjang terminal juga menyebabkan kurangnya akses masyarakat ke terminal, maka bus AKAP dan AKDP beroperasi dengan menaikkan dan menurunkan penumpangnya di tempat-tempat yang potensi ramai sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas, seperti di Basko Grand Mall, lingkungan Universitas Negeri Padang (UNP), kawasan Stasiun Tabing Simpang Lubuk Minturun, dan lain sebagainya. Selain itu bencana gempa bumi yang terjadi di Kota Padang tahun 2009 telah mengakibatkan kerusakan infrastruktur Pemerintahan Kota Padang. Dalam rangka mengurangi resiko bencana gempa bumi dan tsunami dan untuk mengurangi konsentrasi masyarakat di kawasan pantai yang rawan bencana maka lokasi Pemerintahan Kota Padang yang berada di wilayah Kecamatan Padang Barat perlu dipindahkan ke wilayah Kecamatan Kototangah Kota Padang (PP No. 26 Tahun 2011).



Gambar 5. Kerangka berpikir



Gambar 6. Diagram Alir

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor dialihfungsikannya lahan Terminal Regional Bingkuang menjadi perkantoran di Aia Pacah, Kecamatan Koto Tangah Kota Padang dengan melakukan wawancara ke beberapa instansi untuk memperoleh data dan informasi yang dibutuhkan. Adapun kesimpulan dari penelitian ini adalah :

- a. Lokasi terminal yang tidak terletak pada arah pelayanan kota dan cukup jauh dari pusat pelayanan kegiatan kota diantaranya pusat perdagangan, pusat pemerintahan, pusat perbelanjaan modern, dan lain sebagainya.
- b. Lokasi terminal juga tidak terintegrasi dengan sistem angkutan primer lainnya seperti pelabuhan laut, bandara, dan stasiun kereta api.
- c. Kurangnya aksesibilitas lokasi Terminal Regional Bingkuang dikarenakan kurangnya sarana dan prasarana pendukung terminal serta tidak adanya jalur alternatif menuju terminal.
- d. Kurang tertariknya masyarakat dalam menggunakan terminal.
- e. Keberadaan terminal bayangan di beberapa ruas jalan seperti di sekitaran kampus Universitas Negeri Padang, Basko Grand Mall, Kawasan Stasiun Tabing Simpang Lubuk Minturun, dan lain sebagainya.
- f. Pengalihfungsian Pusat Pemerintahan Kota Padang ke lokasi eks Terminal Regional Bingkuang.

- g. Adanya perencanaan dalam mengembangkan sistem pusat pelayanan kota ke arah timur atau pinggiran kota (RTRW Kota Padang tahun 2010-2030).

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang telah peneliti uraikan, peneliti menyarankan :

1. Pemerintah dan Dinas Perhubungan diharapkan dapat mengatasi terminal bayangan yang menjadi salah satu penyebab kemacetan di Kota Padang dengan mewajibkan seluruh jalur trayek angkutan umum untuk menggunakan terminal regional tipe A baik untuk tujuan akhir maupun tujuan awal bepergian.
2. Masyarakat dan sopir angkutan umum juga harus mendukung penggunaan terminal regional tipe A Kota Padang yang berada di Anak Air Kelurahan Batipuh Panjang, agar pembangunan terminal regional tipe A tersebut dapat berjalan dengan optimal.
3. Peneliti menyadari penelitian ini masih memiliki banyak kelemahan, sehingga peneliti juga mengharapkan kritik dan saran dari pembaca untuk melengkapi kekurangan dari penelitian ini.