



## FAKTOR ALIHFUNGSI LAHAN TERMINAL REGIONAL BINGKUANG MENJADI PERKANTORAN DI AIA PACAH KECAMATAN KOTO TANGAH KOTA PADANG

Loli Fitria<sup>1</sup>, Endah Purwaningsih<sup>2</sup>  
Program Studi Geografi  
Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang  
Email : [loliefitria@gmail.com](mailto:loliefitria@gmail.com)

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui (1) penyebab Terminal Regional Bingkuang di Aia Pacah tidak berfungsi optimal, (2) hal yang melatar belakangi alihfungsi lahan Terminal Regional Bingkuang menjadi perkantoran di Aia Pacah, Kecamatan Koto Tangah Kota Padang. Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Subjek penelitian ditentukan dengan teknik *purposive sampling* dengan pertimbangan orang tersebut dianggap paling mengetahui tentang objek penelitian sehingga didapatkan 9 informan dengan uraian satu orang dari Dinas Perhubungan Kota Padang, satu orang dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Padang dan tiga orang dari Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Padang dan empat orang dari sopir AKAP dan AKDP yang pernah menggunakan Terminal Regional Bingkuang. Penelitian ini menemukan bahwa Terminal Regional Bingkuang dialihfungisikan menjadi perkantoran karena pemanfaatan Terminal Regional Bingkuang tidak optimal yang disebabkan penempatan lokasi terminal yang kurang dipertimbangkan oleh pemerintah, rendahnya aksesibilitas menuju terminal regional bingkuang, munculnya kendaraan alternatif berupa travel dan keberadaan terminal bayangan. Faktor lainnya adalah adanya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2011 tentang pemindahan pusat pemerintahan Kota Padang dari Kecamatan Padang Barat ke Kecamatan Koto Tangah.

**Kata kunci :** Terminal, tidak optimal, alihfungsi lahan

### Abstract

*This research purpose is to (1) the cause of Regional Terminal Bingkuang in Aia Pacah not optimally function, (2) things that are the backgrounds of land function change of Regional Terminal to be offices in Aia Pacah, Koto Tangah District Padang City. The type of this research is qualitative. The subject are being choose with purpose sampling technique with a consideration if the person is well known with the object of the research, one from Dinas Perhubungan Kota Padang, one from Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Padang, three from Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Padang, and four from bus driver AKAP and AKDP that have used Terminal. This research have found that Terminal are changed to offices because the utilization are not optimal that made because the location is not being considered by the government, low of accessibility to the Terminal, the appearance of new transport like travel, and shadow terminals. Another factor is Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2011 about moving the Central Government Padang City from Padang Barat District to Koto Tangah District.*

**Keywords :** Terminal, not optimally, land function change

<sup>1</sup>Mahasiswa Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang

<sup>2</sup>Dosen Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang

## Pendahuluan

Sarana dan prasarana transportasi di Indonesia masih banyak memerlukan pembenahan dan perhatian khusus. Selain jumlahnya yang kurang memadai, kurangnya infrastruktur penunjang juga merupakan salah satu permasalahan transportasi di Indonesia. Jumlah penduduk Indonesia yang 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 penunjang yang dapat membantu membuka daerah yang terisolasi, daerah yang terpencil, daerah yang berada di perbatasan. Fungsi dari transportasi sangatlah penting dalam perekonomian dan pembangunan, yaitu fungsi penunjang dan fungsi pendorong. Fungsi penunjang adalah jasa transportasi yang melayani pengembangan kegiatan sektor-sektor pertanian, industri perdagangan, pendidikan dan lain sebagainya. Sedangkan faktor pendorong yaitu pengadaan / pembangunan fasilitas transportasi yang diharapkan dapat membantu membuka daerah yang terisolasi,

terpencil, dan daerah yang berada di perbatasan. Berdasarkan fungsi tersebut kegiatan pelayanan transportasi harus diselenggarakan secara efektif dan efisien, melalui perencanaan, pengaturan dan penyusunan kebijakan (Adisasmita, 2011).

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 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 Tahun 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 (Kepmenperhubda, 1995).

Padang merupakan ibu kota Provinsi Sumatera Barat. Padang adalah pusat pendidikan, perkantoran dan pertokoan, dimana berbagai penjuror daerah baik yang masih berada di Provinsi Sumatera Barat maupun diluar Provinsi Sumatera Barat ingin bepergian ke Kota Padang. namun saat ini Kota Padang tidak memiliki terminal penumpang bus AKAP dan AKDP (Fahrezi, 2014).

Dahulunya Kota Padang memiliki terminal penumpang bus AKAP dan AKDP yaitu terminal regional bingkuan yang berada di By Pass km 15 Kelurahan Aia Pacah. Namun terminal tersebut tidak berfungsi secara optimal dimana hal ini disebabkan oleh lokasi terminal yang berada di pinggir kota yang jauh dari pusat pelayanan kegiatan kota, kurangnya sarana dan prasarana pendukung terminal serta munculnya kendaraan alternatif berupa travel. Seiring berjalannya waktu terminal ini berhenti beroperasi pada tahun 2007. 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 Kototangah Kota Padang (PP No. 26 Tahun 2011).

### **Metode Penelitian**

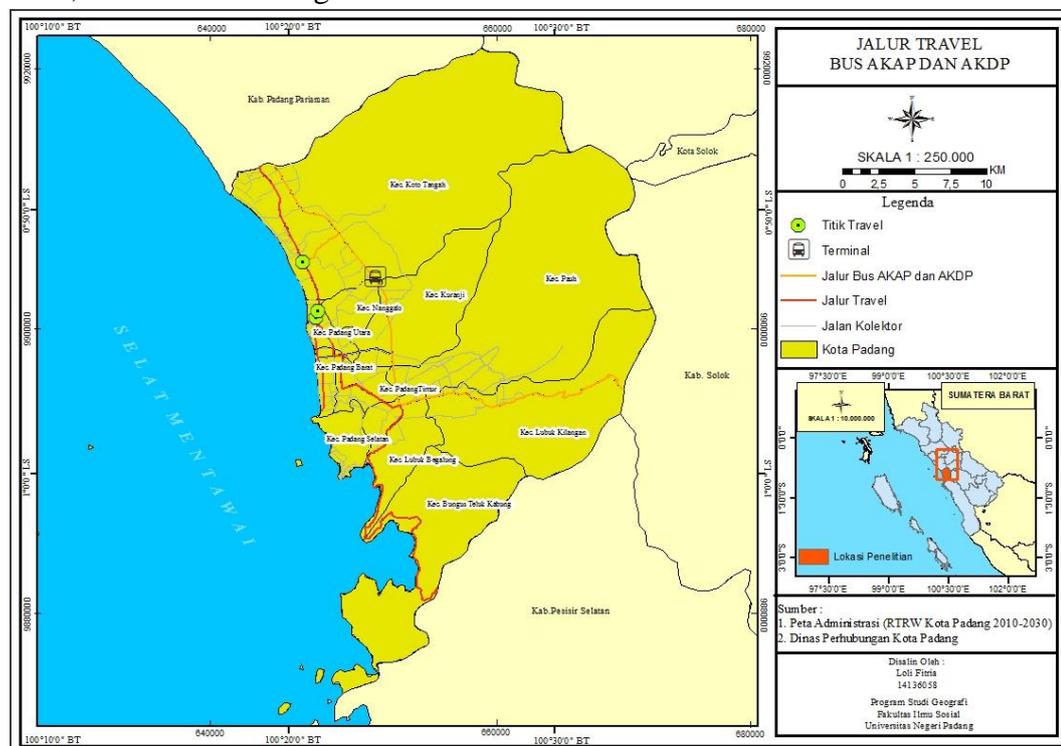
Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Peneliti melakukan penelitian di instansi-instansi yang ada di Kota Padang yaitu (1) Dinas Perhubungan Kota Padang, (2) Dinas Pekerjaan Umm dan Penataan Ruang Kota Padang, (3) Badan Perencanaan Dan Pembangunan Kota Padang dan (4) sopir AKAP dan AKDP yang pernah menggunakan Terminal Regional Bingkuang. Berikut adalah peta lokasi penelitian.

Subjek penelitian ditentukan dengan cara *purposive sampling* dengan jumlah 5 orang informan dengan rincian 1 orang dari Dishub Kota Padang, 1 orang dari DPUPR Kota Padang, 3 orang dari BAPPEDA Kota Padang, dan 4 orang dari sopir AKAP dan AKDP yang pernah menggunakan Terminal Regional Bingkuang. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah reduksi data, penyajian data dan verifikasi kesimpulan (Moleong, 2006). Sedangkan teknik pemeriksaan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi, yaitu membandingkan data hasil



Ketiga, munculnya kendaraan alternatif berupa angkutan travel merupakan penyebab utama belum berfungsinya terminal regional bingkung secara maksimal. Banyaknya angkutan travel yang mangkal di wilayah yang ramai dengan penumpang seperti di depan Basko Grand Mall, depan kampus UNP, Stasiun Tabing dan lain

sebagainya, sedangkan bus-bus AKAP dan AKDP masuk dalam terminal, sehingganya penumpang memilih menggunakan angkutan travel agar cepat sampai ke tujuan. Hal ini menyebabkan bus-bus yang mangkal di terminal mengeluh karena sepi penumpang dan memilih untuk membuka loket di luar terminal.



**Gambar 2.** Peta jalur travel, bus AKAD dan AKDP

Keempat, keberadaan terminal bayangan juga membuat Terminal Regional Bingkuang tidak berfungsi optimal karena masyarakat pengguna cenderung memanfaatkan terminal bayangan untuk bepergian. Seharusnya pemerintah harus tegas dalam menegakkan peraturan penggunaan terminal dengan memberikan sanksi bagi yang melanggar aturan, sehingga

masyarakat pengguna terminal masuk dan memanfaatkan terminal untuk bepergian.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan peneliti maka diketahui faktor dialihfungsikannya lahan Terminal Regional Bingkuang menjadi perkantoran di Aia Pacah, Kecamatan Koto Tengah Kota Padang adalah

Pertama, pemanfaatan Terminal Regional Bingkuang tidak optimal yang disebabkan penempatan lokasi terminal yang kurang dipertimbangkan, rendahnya aksesibilitas menuju Terminal Regional Bingkuang, munculnya kendaraan alternatif berupa travel dan keberadaan terminal bayangan. Oleh karena itu terminal regional bingkuang berhenti beroperasi pada tahun 2007.

Kedua, lokasi pusat pemerintahan dan perkantoran Kota Padang yang sebelumnya berada pada zona bahaya tinggi terhadap bencana gempa bumi dan tsunami, sehingga pemerintah mengantisipasi kemungkinan terjadinya resiko bencana gempa bumi di masa yang akan datang dengan memindahkan pusat pemerintahan dan perkantoran kota padang ke arah timur tepatnya di Aia Pacah Kecamatan Koto Tengah yang termasuk zona relatif aman terhadap resiko bencana gempa bumi dan tsunami.

Ketiga, pemerintah memindahkan Pusat Pemerintahan Kota Padang ke Kecamatan Koto Tengah juga dimaksudkan untuk mengurangi konsentrasi masyarakat di kawasan pantai atau daerah pesisir yang rawan resiko bencana gempa bumi dan tsunami, serta untuk mendekatkan pelayanan kepada masyarakat, mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pembangunan dalam rangka mewujudkan kesejahteraan

masyarakat di Kota Padang. Hal ini sudah tertuang dalam Peraturan Pemerintah RI No 26 tahun 2011 tentang pemindahan Pusat Pemerintahan Kota Padang dari Kecamatan Padang Barat ke Kecamatan Koto Tengah.

Berdasarkan penelitian, peneliti menemukan bahwa sebagian besar bangunan yang ada di Terminal Regional Bingkuang sudah dialihfungsikan menjadi kantor Balaikota Kota Padang, hanya beberapa bagian bangunan yang masih ada sampai sekarang ini diantaranya tempat parkir bus-bus AKAP dan AKDP, bangunan grosir dan warung-warung kecil.

### **Penutup**

Berdasarkan penelitian dapat disimpulkan bahwa Penyebab Terminal Regional Bingkuang di Aia Pacah tidak berfungsi optimal adalah pemerintah kurang mempertimbangkan penempatan lokasi Terminal Regional Bingkuang serta kurang tegas dalam menegakkan peraturan penggunaan terminal, Rendahnya aksesibilitas lokasi Terminal Regional Bingkuang, Munculnya kendaraan alternatif berupa angkutan travel, dan Keberadaan terminal bayangan di beberapa badan jalan.

Sedangkan faktor di alihfungsikannya lahan Terminal Regional Bingkuang menjadi perkantoran di Aia Pacah, Kecamatan Koto Tengah Kota

Padang adalah Terminal Regional Binguang tidak berfungsi optimal, lokasi pusat pemerintahan dan perkantoran Kota Padang yang sebelumnya berada pada zona bahaya tinggi terhadap bencana gempa bumi dan tsunami, sehingga dipindahkan ke Kecamatan Koto Tangah yang dinilai lebih aman, dan adanya peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2011 tentang pemindahan pusat pemerintahan Kota Padang dari Kecamatan Padang Barat ke Kecamatan Koto Tangah.

#### Daftar Rujukan

Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta : PT.Graha Ilmu.

Badan Pusat Statistik Kota Padang, 2018. *Statistik Indonesia Tahun 2018*. Kota Padang : Badan Pusat Statistik.

Fahrezi. 2014. Padang Kota Tanpa Terminal (Studi: Kegagalan Implementasi Kebijakan Terminal Regional Binguang (TRB) Air Pacah Kota Padang, Sumatera Barat). <http://fahrezi-ilmaestro.blogspot.com>. Diakses tanggal 14 September 2018.

Keputusan Menteri Perhubungan No 31 tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan.

Moleong, j, Lexy. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 26 Tahun 2011 Tentang Pemindahan Pusat Pemerintahan Kota Padang dari Kecamatan Padang Barat ke Kecamatan Koto Tangah.

Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 4 Tahun 2012. 2012. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Padang Tahun 2010-2030.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 tahun 2015 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan.