

## GOAN HOAT TERMINAL: HISTORY AND ITS ROLE IN THE TRANSPORTATION SYSTEM IN PADANG (1972-2004)

### TERMINAL GOAN HOAT: SEJARAH DAN PERANNYA DALAM SISTEM TRANSPORTASI DI PADANG (1972-2004)

Wahyudi Rusdianda<sup>1a</sup>, Meri Erawati<sup>1b(\*)</sup>, Kaksim<sup>1c</sup>

Program Studi Pendidikan Sejarah, Universitas PGRI Sumatera Barat

<sup>a\*</sup>[Wrusdianda2000@gmail.com](mailto:Wrusdianda2000@gmail.com)

<sup>b</sup>[mry.merierawati@gmail.com](mailto:mry.merierawati@gmail.com)

<sup>c</sup>[kaksim010983@gmail.com](mailto:kaksim010983@gmail.com)

(\*) Corresponding Author

[mry.merierawati@gmail.com](mailto:mry.merierawati@gmail.com)

**How to Cite:** Wahyudi R, Meri Erawati, Kaksim. (2023). Terminal Goan Hoat: Sejarah dan Perannya Dalam Sistem Transportasi Di Padang (1972-2004). doi: 10.36526/js.v3i2.

#### Abstract

Received : 30-03-2023  
 Revised : 06-04-2023  
 Accepted : 13-08-2023

#### Keywords:

Goan Hoat Terminal,  
 City Transportation,  
 Public Transport  
 Passengers.

The results of this study explain the history of the Goan Hoat Terminal at Pasar Raya Padang (1972-2004), supported by the condition of the terminal in Pasar Raya. The discussion on the Goan Hoat Terminal is divided into several parts, namely the Goan Hoat Terminal Before 1972 and the Goan Hoat Terminal as the City Transport Terminal (Angkot) in 1972-2004. Before 1972 the Goan Hoat Terminal was the only Inter-City In-Province Terminal (AKDP) in Padang City. In 1972-2004 the Goan Hoat Terminal was converted into a City Transportation Terminal (Angkot). During the reign of Mayor Fauzi Bahar, the city of Padang underwent a change in the Spatial Planning of the City of Padang which resulted in the Goan Hoat Terminal being converted again as a place of modern heaven known as the Central Pasar Raya Plaza (SPR Plaza) and the government moved the Aia Mancur Roundabout in front of the Muhammadiyah Mosque as a gathering place for all types of public transportation in Padang City which resulted in congestion at Pasar Raya Padang.

#### PENDAHULUAN

Persoalan transportasi di Kota Padang bukan persoalan baru. Ketidak adaan terminal angkutan kota menjadi salah satu alasan kawasan di sekitar pasar Raya menjadi macet karena angkutan kota yang berhenti atau "ngetem" di sembarangan tempat untuk menunggu penumpang. ditambah lagi dengan keberadaan pedagang yang berjualan dengan menghuni fasilitas publik seperti trotoar dan badan jalan. Jika dilihat dari tahun 1972-2007, Padang pernah memiliki dua buah terminal yang begitu lekat bagi masyarakat di Padang yang hidup di tahun 1970an hingga awal tahun 2000an, yakni Terminal Lintas Andalas dan Terminal Goan Hoat. Terminal Lintas Andalas barangkali tidak asing lagi bagi masyarakat di Padang. Terminal ini berlokasi di jalan Pemuda (Plaza Andalas

sekarang). Terminal ini dibangun mulai tahun 1972 dan ditutup tahun 2004(Erawati, 2009). Selain Terminal Lintas Andalas, adalah sebuah terminal yang pernah ada di Padang yakni Terminal Goan Hoat. Barangkali masyarakat di Padang tidak begitu familiar dengan nama terminal Goan Hoat karena masyarakat lebih sering menyebutnya dengan “terminal angkot” saja. Terminal ini berlokasi di jalan Muhammad Yamin (Sentral Pasar Raya) sekarang.

Kota Padang secara geografis terletak pada koordinat 100°22 BT dan 0°56' lintang Selatan, dengan luas daerah administrasi seluruhnya lebih kurang 629,63 km<sup>2</sup>. Batas-batas wilayah kota adalah sebelah utara dengan Kabupaten Padang Pariaman, sebelah selatan dengan Kabupaten Pesisir Selatan, sebelah timur dengan Kabupaten Solok dan sebelah barat dengan Samudera Indonesia(Mardas Safwan, 1987).Kota Padang merupakan Ibukota Provinsi Sumatera Barat dalam hal ini Kota Padang menjadi pusat pertumbuhan wilayah di Sumatera Barat yang berfungsi sebagai pusat pemerintahan, perdagangan, pendidikan, industri, dan pariwisata.

**Gambar 1. Wilayah Administratif Kota Padang Sebelum di Perluas Tahun 1980**



**Sumber: Mardanas Safwan, Sejarah Kota Padang,1987**

Berdasarkan gambar 1 dapat dilihat Wilayah Administratif Kota Padang sebelum tahun 1980 terdiri dari 3 Kecamatan dan 13 Kampung terdiri dari Kecamatan Padang Timur, Kecamatan Padang Barat dan Kecamatan Padang Selatan. Adapun 13 Kampung tersebut antara lain di Kecamatan Padang Timur terdiri dari 4 Kampung Yaitu Gunung Pangilun, Sawahan, Parak Gadang, dan Andalas. Kecamatan Padang Barat terdiri dari 4 Kampung Yaitu Pondok, Belakang Tangsi, Kampung Jawa, dan Ulak Karang. Kecamatan Padang Selatan terdiri dari 5 Kampung yaitu Alang Laweh, Pasar Gadang, Sebarang Padang, Bukit Air Manis, Teluk Bayur (Pulau Pisang kalek, Pulau Pisang Gadang dan Pulau Kasik).

Pada awalnya luas Kota Padang adalah 33 Km<sup>2</sup>, yang terdiri dari 3 Kecamatan dan 13 buah Kampung, yaitu Kecamatan Padang Barat, Padang Selatan dan Padang Timur. Dengan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1979 dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1980 tanggal 21 Maret 1980 wilayah Kota Padang menjadi 694,96 Km<sup>2</sup>, yang terdiri dari 11 Kecamatan dan 193 Kelurahan. Dengan dicanangkannya pelaksanaan otonomi daerah sejak Tanggal 1 Januari 2001, maka wilayah administratif Kota Padang dibagi dalam 11 Kecamatan dan 103 Kelurahan.

Kota Padang harus menjalankan fungsinya sebagai pusat pelayanan bagi penduduk warga kotanya dalam berbagai fasilitas pelayanan kota seperti: pemukiman, lapangan kerja, air bersih, pelayanan kesehatan, pendidikan, transportasi dan sebagainya. Semenjak Kota Padang mengalami perluasan.

### Gambar 2. Wilayah Administratif Kota Padang Setelah di Perluas Tahun 1980



Sumber: <http://ikemurwanti.blogspot.com/2011/04/peta-perekonomian-kota-padang-sumatera.html>

Berdasarkan gambar 2 dapat dilihat Wilayah Administratif Kota Padang setelah di perluas pada tahun 1980. Kota padang terdiri dari 11 Kecamatan yaitu Kecamatan Bungus Teluk Kabung Kecamatan Lubuk Kilangan ,Kecamatan Lubuk Bergalung, Kecamatan Padang Selatan, Kecamatan Padang Timur, Kecamatan Padang Barat, Kecamatan Padang Utara, Kecamatan Nanggalo, Kecamatan Kuranji, Kecamatan Pauh, Kecamatan Koto Tangah.(Indonesia, 1980)

## METODE

Penelitian ini merupakan penelitian sejarah yang terdiri dari empat langkah yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Proses heuristik bersumber dari beberapa artikel atau dokumen, seperti arsip, koran, buku, penelitian lain dan sebagainya. Proses ini juga bersumber dari sumber lisan, seperti beberapa wawancara Pegawai Dinas Perhubungan dan masyarakat. Langkah selanjutnya adalah mengkritisi sumber yang kami punya dan mencampurnya dengan benar. Hal terakhir yang harus dilakukan dari historiografi ini adalah menulis semuanya menjadi sebuah tesis (GOTTSCHALK, 2018).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan pada pokok persoalan yang sudah dijelaskan di latar belakang masalah, maka permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini dirumuskan dalam bentuk pertanyaan yakni:

### 1. Sejarah Terminal Goan Hoat

Pada akhir abad ke-19 Lie Saay dan keluarganya adalah pemimpin pasar yang sukses pada masa itu, Lie Saay Cina kaya yang membuka pasar lain di daerah permukiman Cina namun pasar itu gagal. Badu Ata & Co membuka pasar yang kedua di belakang tangsi agak jauh ke arah utara.pasar ini sukses sampai akhirnya dilalap api pada tahun 1882. Setelah itu orang Cina Gho Lam San membuka pasar baru berdekatan dengan bekas pasar terbakar milik Badu Ata & Co. Lie Saay mencoba membangun pasar untuk kedua kalinya, kali ini tempatnya di kampung Jawa. Pada saat itu terdapat empat pasar yaitu Pasar Gadang, Pasar Tanah Kongsy, Pasar Belakang Tangsi dan Pasar Kampung Jawa. Pada saat itu pasar Gho Lam San di belakang

Tangsi lebih maju dan mengalahkan Pasar Gadang. Namun kemudian Pasar Gho Lam San diungguli oleh Pasar Kampung Jawa milik Lie Saay. Setelah Pasar Belakang Tangsi milik Gho Lam San terbakar untuk kedua kalinya sehingga mengakibatkan berkurangnya peminat dari pasar milik Gho Lam San. Kemudian Gho Lam San menjual pasar Belakang Tangsi kepada Goan Hoat yang masih behubungan keluarga dengan Lie Saay (Colombijn, 2006).

Terminal Goan Hoat memiliki sejarah di kota padang, Nama Terminal Goan Hoat diambil dari Nama seorang Kapiten Cina di Padang yaitu NV Goan Hoat yang pernah berkuasa di padang yang menjadi pemegang hak pungut pajak di Kota Padang kepada Pedagang yang berjualan di Pasar Goan Hoat. Kapiten adalah jabatan dan Letna dalam Pangkat yang diberikan oleh pemerintah Kolonial Belanda untuk mengatur warga Hindia Belanda keturunan Cina. (Zed, 2009)

## 2. Terminal Goan Hoat Sebelum Tahun 1972

Sebelum tahun 1972 Kota Padang hanya terdiri dari 3 Kecamatan saja dan untuk mengetahui bagaimana Sistem Penghubung Kota Padang dengan daerah Padang Luar. Secara teratur Kota Padang mempunyai hubungan baik dengan daerah pinggiran kota atau yang disebut daerah pinggiran Kota Padang seperti Koto Tengah, Nanggalo, Pauh IX, Pauh V, Lubuk Kilangan, Teluk Kabung dan Bungus. Jarak dari masing-masing Pusat Kota berkisar 4 km-7 km.

Terminal Goan Hoat adalah Terminal pertama yang ada di kota padang yang melayani tujuan Antar Kota Dalam Provinsi yang ada di Kota Padang. Pada Tanggal 7 Desember 1958 Terminal Goan Hoat di Operasikan sebagai Terminal Angkutan Penumpang yang mampu menampung 250 Kendaraan dengan memiliki Luas 7.260 m<sup>2</sup>.

Pada tahun 1958 sampai tahun 1972 alat Transportasi yang menghubungkan daerah-daerah di Kota Padang adalah Bendi, Bendi juga digunakan sebagai Kendaraan Penumpang dan Barang. Beberapa daerah luar Kota Padang yang telah dihubungkan dengan kendaraan bermotor yang berjenis Angkutan Umum adalah Indarung ± 14 km kearah timur Kota Padang dan Bungus teluk Kabung ± 15 kearah selatan. Perusahaan oto (PO) yang menghubungkan Trayek Indarung-Padang adalah PO. FA Selamat, N.V.ATOM, Plastic dan P.O. Andalas. Dan Perusahaan Oto yang menghubungkan Trayek Padang-Bungus Teluk Kabung adalah P.O Andalas dan N.V.Atom. (Efrianto. A, 2009)

Perusahaan Oto tersebut mengalami perkembangan secara baik, Karena pada masa itu Transpostasi di Kota Padang masih berat sebelah. Dikarenakan setiap harinya penduduk di luar Kota Padang pergi ke Padang untuk berkerja sebagai tukang, buruh, menjual hasil lading, ternak dan lain-lain. Sesuai dengan Perkembangan Penduduk maka terjadi juga perkembangan Moda Transportasi.

Pada tahun 1958 sampai tahun 1972 dibuka trayek Oplet yang menghubungkan Kota Padang dengan Padang Luar Kota seperti Tabing, Ampang, Gunung Pangilun dan Kampung Kalawi. Trayek yang menghubungkan Padang dengan Indarung, Padang dengan Bungus teluk kabung di kelola Oleh Perusahaan Oto berjenis P.T., CV dan badan usaha lainnya. Oplet dibuat memiliki trayek baru yang diusahakan oleh perorangan yang mempunyai 1 atau 2 buah Oplet. Oplet dibuat dari memodifikasi Jeep bekas perang Dunia II yang dapat memuat 9-10 penumpang. Oplet juga mengisi trayek Padang-Indarung dan Padang-Bungus Teluk Kabung, dikarenakan Oplet ini hanya bermuatan 9-10 Orang yang menyebabkan Tingkat keberangkatan yang tinggi sehingga mematikan usaha PT dan CV yang mengoperasikan bus ukuran menengah.

**Gambar 3. Terminal Goan Hoat Sebelum Tahun 1970-an**



**Sumber: Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Padang**

Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat Sebelem tahun 1972 Terminal Goan Hoat berfungsi sebagai Tempat berkumpulnya semua Moda Transportasi yang ada di Kota Padang Mulai dari Bus AKDP, Bendi, Bemo, Oplet, Microlet dan Bis kota. Seiring dengan berkembangnya transportasi darat terutama perusahaan oto (PO) yang mengakibatkan Terminal Goan Hoat tidak dapat lagi menampung bus yang keluar masuk ke dalam terminal dan lokasi terminal Goan Hoat yang berdekatan dengan Pasar Raya menimbulkan kemacetan yang panjang sehingga Peran Terminal Goan Hoat sebagai terminal bus di alihakn ke terminal Lintas andalas yang berlokasi di Olo Ladang (Erawati, 2009).

### **3. Pengelolaan dan Infrastruktur Terminal Goan Hoat Sebagai Teminal Angkot Tahun 1972-2004**

#### **a. Pengelolaan Terminal**

Terminal Goan Hoat Atau masyarakat Kota Padang biasa menyebutnya dengan Terminal Angkot Pasar Raya Padang tempat naik dan turunnya penumpang berbagai jurusan di kota padang, mulai meyalani rute masing -masing angkot. Pada masa Pemerintahan WaliKota Padang Hasan Bashri Durin pada tahun 1970 Walikota Padang yang berfokus untuk meyelesaikan pembangaunan terminal, Tempat perhentian oto harus ada tempat yang memadai. Dijadikannya Jalan Pasar Baru dan Jalan Sandang Pangan sebagai Perhentian Oplet, bemo dan bendi membuat kawasan pasar semerawut. Sedangkan terminal Goan Hoat pun sudah kewalahan menampung bus antarkota yang bercampur baur pula dengan perhentian bendi.

Pengelola Terminal Goan Hoat memiliki peran dalam mengelola seluruh sarana dan prasarana yang ada di dalam terminal. Bagian pengelola terdiri dari kepala seksi kebersihan, kepala seksi keamanan, kepala seksi pengaturan operasional, petugas kebersihan, petugas keamanan, petugas mekanikal elektrikal, petugas indormasi, dan petugas tiket.

Pengelolaan Terminal Goan Hoat mengalami perubahan yang awalnya. Terminal Goan Hoat melayani Angkutan Kota Dalam Provinsi(AKDP) yang melayani trayek Padang-Indarung dan Padang-Bungus teluk kabung yang dikelola oleh P.T., VC dan Perusahaan Lainnya. Setelah Oplet melayani trayek Padang-Indarung dan Padang-Bungus teluk Kabung banyak PT dan CV yang gulung tikar.

Pada tahun 1975 Jenis kendaraan bermotor yang masuk Terminal Goan Hoat adalah jenis kendaraan Oplet, Bendi, dan Bemo. Namun dari segi jumlah kendaraan terjadi peningkatan dan perkembangan oplet juga diikuti oleh sistem pengisian oplet. sebelum tahun 1975 Oplet

dilayani oleh PT dan CV, dikarenakan oplet sekarang dilayani oleh agen yang berasal dari bekas Sopir Oplet yang menganggur. Agen ini bukan merupakan organisasi yang teratur tetapi kesepakatan yang tidak tertulis antara Agen dengan sopir-sopir Oplet sampai saat sekarang sistem pengisian penumpang oplet tersebut masih berlaku.

*“Pengelolaan Angkot di padang pada tahun 70an dan 80 an itu Bagus, karena di tahun 70an dan 80an itu penumpang itu Aman dulu urang tu naik angkot adoh terminal kalua kini kan indak sumbarang naik senyo jadi semenjadi terminal indak adoh angkot-angkot di kota padang menjadi semerau”*( Wawancara Basarudin Padang. Pada tanggal 27 Juli 2023, Jam 22.02 WIB)

Pada tahun 1979 terjadi pembaruan jenis kendaraan yang di jadikan sebagai alat transportasi yang baru yaitu Datsun. Satu persatu mobil bekas digantikan dengan mobil baru. Untuk Trayek Padang-Indarung dan Padang-Indarung digunakan mobil dengan merek Datsun yang bermuatan 13-17 Penumpang.

Pada tahun 1980 Kota Padang mengalami perkembangan wilayah yang awalnya hanya 3 Kecamatan setelah Pemerintahan Pusat mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1980 tentang Perkembangan Wilayah Kota Padang menjadi 11 Kecamatan. Setelah perluasan kota padang pemerintah Kota Padang Menambahkan Trayek Baru untuk menghubungkan Wilayah Kota Padang dengan Kecamatan yang baru. Trayek Angkot untuk juran Padang-Air Tawar, Padang-Tabing, Padang- Parak Karakah dan Padang-Pampangan digunakan merek Suzuki. Selanjutnya untuk Trayek Padang-Tabing-Lubuk Buayo dan Lubuk Minturun di operasikannya Mobil Angkot berjenis Datsun.

Pada Perkembangan terakhir di Pengelolaan Terminal Goan Hoat yaitu masalah keagenan. Pada awalnya sistem keagenan ini tidak Resmi dan pemerintah merubah keagenan menjadi resmi. Untuk Jurusan Padang-Indarung dilayani oleh POPI (Persatuan Oplet Indarung), Trayek Padang-Air Tawar diurus oleh IKABE, Trayek Padang-Ampang oleh POPAS (Persatuan Oplet Ampang Sekitar), untuk Trayek Padang-Alai-Kandis dilaksanakan oleh PERSOPAK (Persatuan Supir Oto Padang Alai Kandis), untuk Trayek Padang-Pisang-Piai Tengah –Lurus-Pauh Limo diurus oleh POPAL(Persatuan Oplet Pauh Limo) dan untuk Trayek Padang-Tabing-Lubuk Buayo-Lubuk Minturun dikelola oleh Koperasi Rakyat Koto Tengah atau KRTK.

*“Jadi dulu tu ibuk pada tahun 90an itu Ibuk pernah naik angkot di terminal Goan Hoat , Jadi pengalaman ibuk naik angkot di terminal tu tentang Agen angkot yang ado di terminal tu. kato agen-agen tu capek-capek lah naik masih kosong padahal di ateh angkot alah panuh, tapi dek agen tu nyo muek-muekan ee sampai sapanuh-panuhnyo”*(Wawancara dengan ibu Ranti Nazmi, M.Pd).

Fungsi dari Organisasi keagenan itu tidak hanya untuk melayani pemuatan penumpang dan kesejahteraan anggotanya, Organisasi keagenan ini juga mengurus para supir yang mengalami kecelakaan. Walaupun Organisasi keagenan ini sudah resmi, namun organisasi ini tidak memiliki kantor resmi di Terminal Goan Hoat atau



terminal Oplet, yang menjadi tempat pertemuan dan tempat musyawarah para anggota keagenan biasanya di rumah Ketua Organisasi keagenan tersebut.

#### **b. Infrastruktur Terminal Goan Hoat Sebagai Terminal Angkot Tahun 1972-2004**

Terminal Goan Hoat berlokasi di Kecamatan Padang Barat, Kota Padang yang berada di Pasar Raya. Terminal Goan Hoat merupakan Terminal Angkutan Kota (Angkot) yang menghubungkan antar Kecamatan dan daerah di kota padang. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 9 dan 10, bahwa terminal merupakan sebagai penunjang untuk kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan mengatur fasilitas terminal penumpang yang terdiri dari fasilitas utama dan penunjang (Kurniawati & Tinumbia, 2019).

*"Fasilitas yang ada di terminal Goan Hoat pada masa itu ada dua bagian fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang ada di terminal Angkot Yang pertama Kepala Terminal, Tata Usaha, Seksi Operasional, Seksi Sarana Prasarana, Sekretaris, Staff. Petugas Kebersihan, Petugas Keamanan dan Ketertiban, Petugas Informasi, Petugas Kesehatan, yang kedua fasilitas penunjang terminal Padang Kios Terminal, Pedagang Kaki Limo yang menjual kue-kue rokok, Agen Angkot, orang tua koran, Sopir Angkot, Penumpang masing-masing jurusan angkot"* (Wawancara pada tanggal 26 Juli 2023 Jam 08.45 WIB).

Peningkatan ketertiban, keamanan dan kelancaran serta kenyamanan di Terminal Angkutan Kota (Angkot) di Kota Padang perlu diberikan suatu identitas berupa kartu pas kepada petugas Terminal Angkutan Kota (Angkot) sebagai upaya untuk menertibkan para petugas yang beraktivitas di terminal dan orang-orang yang beraktivitas di terminal, selain untuk menertibkan para petugas dan orang-orang yang melakukan aktifitas di terminal juga untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan penumpang umum dan sekaligus mendata semua agen, buruh, supir, knek dan lainnya yang diizinkan melakukan aktifitas dalam terminal sehingga kelancaran dan kenyamanan dalam terminal dapat terpelihara dengan baik. Maka pengelola terminal menetapkan pemakaian kartu pas terminal berdasarkan keputusan Walikota Padang Kepala Daerah Tingkat II Padang No 11 tahun 1993.

#### **4. Mobilitas Angkutan dan Orang di Terminal Goan Hoat**

Terminal Goan Hoat pada tahun 1972-2004 di alih fungsikan sebagai terminal Angkutan Kota, Bemo, Bendi dan Bis Kota. Terminal Goan Hoat merupakan sebagai tempat penunjang untuk kelancaran mobilitas angkutan kota (angkot) dan mobilitas orang untuk terlaksananya kelancaran aktifitas masyarakat yang berada di kota padang.

Terminal Goan Hoat sebagai terminal Angkutan Kota (Angkot) melayani rute-rute yang menghubungkan antar kecamatan yang ada di kota padang. Angkot di kota padang memiliki warna yang bermacam-macam untuk membedakan masing-masing jurusan atau tujuan yang ada di kota padang, beberapa angkot yang memiliki warna yang sama tapi trayek yang berbeda. Seperti Angkot Belimbing, Indarung, Gadut, Pisang memiliki Warna Merah.

*“Mobilitas urang di terminal goan hoat pada maso itu urang naik angkot di terminal tu alah tantu dima trayek atau jurusan masing-masing dari angkot apo yang nio urang naik, Misalnyo urang yang ka naik angkot pisang nyo lansuang se ka tampek Pemberhentian Oto Angkot Pisang tu lansuang (Wawancara pada tanggal 26 Juli 2023 Jam 08.45 WIB).*

Angkutan Kota (Angkot) di Kota Padang berdasarkan peraturan daerah Kota Padang nomor 11 tahun 2005 tentang ketertiban umum dan ketentraman masyarakat adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam kota Padang dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek. Angkot di Kota Padang Berjumlah 2145 armada dalam 72 trayek (Kasandra et al., 2018). Bahwasannya di Kota Padang terdapat bermacam jenis Angkutan yang berada di kota padang seperti Bendi, Bemo, Oplet, Bis kota dan Taxi. Pada tahun 1994 terdapat 136 Bemo, 101 Oplet, 1239 Microlet, 328 Bis Kota, dan 353 Taxi. Sedangkan pada tahun 2003 semua jenis angkutan yang ada di kota padang mengalami pasang surut seperti yang ada di table seperti Bemo mengalami penurunan menjadi 69 Unit, Oplet menurun menjadi 81 unit, Microlet mengalami kenaikan menjadi 1756 unit, Bis Kota mengalami kenaikan menjadi 423 unit, dan Taxi Mengalami kenaikan menjadi menjadi 621 unit. (Badan Pusat Statistik Kota Padang, 2003)

Terminal Goan Hoat sebagai Mobilitas Orang atau Penumpang terlaksana dengan lancer dan tertib, sebagai titik dimana penumpang berkumpul dari segala arah untuk melanjutkan perjalanan ke tempat tujuan yang berbeda-beda. Terminal Goan Hoat juga menjadi tempat dimana orang atau penumpang untuk melanjutkan perjalanan, dan sebagai titik pusat layanan untuk bongkar muat penumpang dan tempat proses untuk pembelian tiket, menunggu Angkot berikutnya.

## **5. Bagaimana Akhir Masa terminal Goan Hoat Tahun 2004**

Pada awal tahun 2000-an Pemerintah Kota Padang Mengeluarkan Peraturan Daerah (Perda) untuk memindahkan terminal Lintas Andalas Ke aia Pacah dan Kemudian di lokasi berdirinya terminal Lintas Andalas Pemerintah membangun Plaza Andalas (PA) dan Pemerintah Kota Padang juga Mengalih fungsikan Terminal Goan Hoat sebagai Pasar Modren yang dikenal dengan Sentral Pasar Raya (SPR). Karena Termianl Lintas Andalas dan Terminal Goan Hoat di alih Fungsikan Sebagai Pasar Modren, mengakibatkan tidak adanya Lokasi yang memadai untuk bongkar muat barang dan menumpang di pasar raya sehingga berdampak buruk terhadap perkembangan Pasar Raya itu sendiri.

Ketika masih ada Terminal Lintas Andalas dan Terminal Goan Hoat, semua Komsumen berdatangan dari berbagai daerah seperti dari daerah Muaro Bungo, Medan, Riau, Bengkulu dan lai-lain. Pada umumnya para konsumen yang datang untuk berbelanja itu juga pedagang dari daerah asal mereka yang membeli barang di Pasar Raya secara Grosiran. Namun stelah Kota Padang tidak memilki Terminal yang akan dijadikan sebagai tempat bongkar muat barang, oleh karena itu, Konsumen yang berdatangan dari luar daerah tersebut pindah tempat belanja ke Pasar Aur Kuning di Bukuttinggi.



#### Gambar 4. Terminal Goan Hoat Pada Awal Tahun 2000-an.



**Sumber : Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Padang**

Berdasarkan gambar di atas dapat dilihat bahasanya Terminal Goan Hoat memiliki Peran yang sangat penting bagi perekonomian di pasar raya padang pada sebelum tahun 2000-an dikarenakan terminal goan yang dijadikan sebagai tempat pemberhentian Angkutan Kota, Bendi, Bemo dan Bis Kota seperti gambar di atas telah hilang dan dialih fungsikan sebagai tempat belanja Modren yaitu Sentral Pesar Raya.

Terminal Goan Hoat ini memiliki kenangan bagi masyarakat Tahun 90-an, sebagai tempat berkumpulnya semua penumpang berbagai tujuan berkumpul di terminal Goan Hoat Pasar Raya Padang. Masyarakat Kota Padang menyebut terminal goan hoat dengan nama terminal petak atau terminal angkot. Masyarakat tahun 90-an bercerita bahwasannya terminal goan hoat ini merupakan terminal yang memiliki sejuta kenangan ketika pulang sekolah, semua siswa dan siswi berkumpul untuk berebut angkot dan Bis Kota ketika jam pulang sekolah.

*“Kok depek Terminal Goan Hoat atau terminal Angkot ko di adohan balik soal kalau di calik situasi setelah terminal itu di jadi SPR Plaza. Angkot yang masuk di pasa raya ko, sumbarang tagak sampai mengakibatkan macet di sakaliliang pasa raya kok dek ee”(Wawancara Pada tanggal 24 Juli 2023 jam 12.41 WIB).*

*“Terminal Goan Hoat tu biaso ee apak manyabuik terminal Pekak atau Terminal Kansas mah, tampek apak jualan kopi mah jadi terminal tu samanjak pemerintahan Wali Kota Fauzi Bahar terminal tu nyo jadian ee SPR Plaza tu di tahaun 2004 tu dampak dari Terminal Angkot tu kurangnya minat urang ka pasa untuk balanjo ciek lai pasa bayangan alah banayk pulo tu terminal nyo pindahan ee di Bundaran Air Mancua masjid Muhammadiyah Pasar Raya aie mancua tu di jadian terminal lai sampai kini tahun 2023”(Wawancara Pada tanggal 24 Juli 2023 jam 12.35 WIB).*

Terminal Angkot yang dijakan tempat naik dan turunnya penumpang itu telah dihilangkan oleh pemerintah dan dialih fungsikan sebagai tempat perbelanjaan modern.Semua kenangan anak generasi tahun 90-an hanya tinggal cerita bahwasannya, ketika kota padang memiliki terminal angkot generasi tahun 90-an pernah berebut angkot di Terminal Goan Hoat atau Terminal Angkutan Kota (Angkot).

## PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan

1. Terminal Goan Hoat memiliki sejarah di kota padang, Nama Terminal Goan Hoat diambil dari Nama seorang Kapiten Cina di Padang yaitu NV Goan Hoat yang pernah berkuasa di padang yang menjadi pemegang hak pungut pajak di Kota Padang kepada Pedagang yang berjualan di Pasar Goan Hoat. Kapiten adalah jabatan dan Letna dalah Pangkat yang diberikan oleh pemerintah Kolonial Belanda untuk mengatur warga Hindia Belanda keturunan Cina.
2. Terminal Goan Hoat Merupakan terminal pertama dikota padang yang melayani tujuan Antar Kota Dalam Provinsi yang ada di Kota Padang . Pada tanggal 7 Desember 1958 Terminal Goan Hoat di Operasikan sebagai terminal penumpang yang mampu menampung 250 kendaraan dengan memiliki luas 7.260 m<sup>2</sup>.
3. Pada tahun 1972-2004 Terminal Goan Hoat di jadikan sebagai terminal Angkutan Kota(Angkot). Pada masa Pemerintahan Hasan Basri Durin pada tahun 1970 Walikota Padang yang berfokus untuk penyelesaian pembangunan terminal Lintas Andalas dan Terminal Goan Hoat yang awalnya melayani Tujuan Antar Kota Dalam Provinsi di alih fungsikan sebagai tempat Perhentian Oplet, Bemo, dan Bendi.
4. Terminal Goan Hoat pada tahun 1972-2004 di alih fungsikan sebagai terminal Angkutan Kota, Bemo,Bendi dan Bis Kota. Terminal Goan Hoat merupakan sebagai tempat penunjang untuk kelancaran mobilitas angkutan kota (angkot) dan mobilitas orang untuk terlaksananya kelancaran aktifitas masyarakat yang berada di kota padang. Terminal Goan Hoat sebagai terminal Angkutan Kota(Angkot) melayani rute-rute yang menghubungkan antar kecamatan yang ada di kota padang. Angkot di kota padang memiliki warna yang bermacam-macam untuk membedakan masing-masing jurusan atau tujuan yang ada di kota padang, beberapa angkot yang memiliki warna yang sama tapi trayek yang berbeda. Seperti Angkot Belimbing, Indarung, Gadut, Pisang memiliki Warna Merah.
5. Masa Akhir dari Terminal Goan Hoat adalah pada tahun 2004 yang mana Pada awal tahun 2000-an Pemerintah Kota Padang Mengeluarkan Peraturan Daerah (Perda) untuk memindahkan terminal Lintas Andalas Ke aia Pacah dan Kemudian di lokasi berdirinya terminal Lintas Andalas Pemerintah membangun Plaza Andalas (PA) dan Pemerintah Kota Padang juga Mengalih fungsikan Terminal Goan Hoat sebagai Pasar Modren yang dikenal dengan Sentral Pasar Raya (SPR). Karena Terminal Lintas Andalas dan Terminal Goan Hoat di alih Fungsikan Sebagai Pasar Modren, mengakibatkan tidak adanya Lokasi yang memadai untuk bongkar muat barang dan penumpang di pasar raya sehingga berdampak buruk terhadap perkembangan Pasar Raya itu sendiri

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Padang. (2003). *Padang dalam angka 2003*.
- Colombijn, F. (2006). *Paco-Paco (Kota) Padang; Sejarah Sebuah Kota di Indonesia Pada Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota*. Ombak.
- Efrianto, A, S. A. (2009). Terminal Bis Di Sumatera Barat Studi Kasus: Terminal Regional Bingkungan (TRB). In *Jurnal PPKN dan Hukum* (Vol. 4, Issue 2, pp. 12–18).
- Erawati, M. (2009). "Terminal Lintas Andalas di Kota Padang tahun 1972-2002". Padang: Universitas Andalas, 2009. *Skripsi*.

- GOTTSCHALK, L. (2018). *Mengerti sejarah*. PENERBIT UI PRESS.
- Indonesia, P. R. (1980). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1980 Tentang Perubahan Batas Wilayah Daerah Tingkat II Padang. In *Presiden Republik Indonesia* (Issue 1).
- Kasandra, D., Frinaldi, A., & Lanin, D. (2018). Pengaruh Budaya Kerja Pengemudi Angkutan Umum Kota Terhadap Kepuasan Penumpang di Kota Padang. *Spirit Publik: Jurnal Administrasi Publik*, 13(1), 38. <https://doi.org/10.20961/sp.v13i1.22896>
- Kurniawati, R., & Tinumbia, N. (2019). Analisis Kualitas Pelayanan Fasilitas Terminal Kampung Rambutan Berdasarkan Tingkat Kepuasan Pengguna. *Jurnal Infrastruktur*, 5(2), 105–110. <https://doi.org/10.35814/infrastruktur.v5i2.1130>
- Mardas Safwan, dkk. (1987). *Sejarah Kota Padang*,.
- Zed, M. (2009). Kota Padang Tempoe Doeloe Zaman Kolonial. In *Pusat Kajian Sosial Budaya dan Ekonomi Fakultas Ilmu-ilmu Sosial Universitas Negeri Padang* (Issue 6).