

Mengelola Terminal Aur Kuning sebagai Ruang Sosial: Tantangan dan Solusi untuk Masa Depan

Sabar Aulia Rahman¹, Lia Amelia^{2*}, Delmira Syafrini³, Bunga Dinda Permata⁴

^{1,2,3,4}Universitas Negeri Padang

*Corresponding author, e-mail: liaamelia@fis.unp.ac.id.

Abstrak

Terminal Aur Kuning di Kota Bukittinggi merupakan pusat transportasi yang strategis namun menghadapi berbagai tantangan dalam pengelolaannya, seperti ketidaksesuaian kapasitas dengan volume kendaraan, kekurangan fasilitas dasar, dan ketidakjelasan pemisahan fungsi antara terminal dan pasar grosir. Hal ini menyebabkan terjadinya disfungsi sosial yang mengganggu kenyamanan pengguna dan efisiensi operasional terminal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi pengelolaan Terminal Aur Kuning menggunakan pendekatan sosiologis, dengan memanfaatkan teori Fungsionalisme Struktural Robert K. Merton untuk memahami fungsi dan disfungsi sosial terminal. Metode yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan studi kasus, dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan studi dokumentasi. Informan penelitian terdiri dari pengelola terminal, petugas loket, pengguna terminal, dan masyarakat sekitar yang terdampak aktivitas terminal. Temuan penelitian menunjukkan kurangnya pengawasan, infrastruktur yang tidak memadai, serta konflik kepentingan ekonomi yang berdampak pada penurunan kualitas layanan. Rekomendasi penelitian mencakup peningkatan pengawasan, perbaikan fasilitas, serta perancangan ulang zona aktivitas terminal untuk meningkatkan kenyamanan serta efisiensi operasional.

Kata Kunci: Disfungsi Sosial; Manajemen Transportasi; Ruang Publik; Terminal Aur Kuning.

Abstract

Terminal Aur Kuning in Bukittinggi City is a strategic transportation hub but faces various challenges in its management, such as mismatched capacity with vehicle volume, lack of basic facilities, and unclear functional separation between the terminal and the wholesale market. These issues result in social dysfunction that affects user comfort and operational efficiency. This study aims to analyze the management conditions of Terminal Aur Kuning using a sociological approach, applying Robert K. Merton's Structural Functionalism theory to understand the functions and dysfunctions of the terminal. The research uses a qualitative method with a case study approach, collecting data through interviews, observations, and documentation studies. The study informants include terminal managers, ticket officers, terminal users, and local residents affected by terminal activities. The research findings show a lack of supervision, inadequate infrastructure, and conflicts of economic interests that lead to a decline in service quality. The study recommends improved supervision, facility upgrades, and redesigning terminal activity zones to enhance user comfort and operational efficiency.

Keywords: Public Space; Social Dysfunction; Terminal Aur Kuning; Transportation Management.

How to Cite: Rahman, S. A. et al. (2025). Mengelola Terminal Aur Kuning sebagai Ruang Sosial: Tantangan dan Solusi untuk Masa Depan. *Jurnal Perspektif: Jurnal Kajian Sosiologi dan Pendidikan*, 8(1), 85-95.



This is an open access article distributed under the Creative Commons 4.0 Share-Alike 4.0 International License. If you remix, transform, or build upon the material, you must distribute your contributions under the same license as the original. ©2025 by author.

Pendahuluan

Transportasi publik merupakan kunci utama dalam mendukung mobilitas masyarakat modern sebagai sarana perpindahan. Transportasi publik juga berfungsi sebagai ruang sosial yang memengaruhi dinamika kehidupan masyarakat (Arianto, 2024). Terminal, sebagai titik temu antara berbagai moda transportasi, memiliki peran sentral dalam sistem transportasi perkotaan dan regional (Fatimah, 2019). Terminal yang tidak dikelola dengan optimal dapat menimbulkan berbagai permasalahan. Ini termasuk kemacetan, ketidaknyamanan pengguna, serta dampak negatif terhadap interaksi sosial di sekitarnya (Hluško et al., 2024). Terminal yang bersih, nyaman, dan terorganisir dengan baik menunjukkan teknologi transportasi yang canggih (Gusty et al., 2023). Kenyataannya, banyak terminal di Indonesia yang menghadapi berbagai masalah dalam manajemen, termasuk infrastruktur yang terbatas, kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan, dan kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya mempertahankan fasilitas publik (Prasetyo et al., 2024; Siahaan & Pardede, 2022).

Terminal Aur Kuning di Bukittinggi menghadapi keluhan serius dari Serikat Pekerja Seluruh Indonesia (SPSI) akibat ketidakteraturan dalam pengelolaannya, yang seharusnya berfungsi sebagai tempat naik-turun penumpang untuk Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) kini dipenuhi aktivitas yang tidak semestinya, seperti parkir motor dan mobil pribadi, serta pedagang asongan dan konveksi, yang menyempitkan ruang terminal (Fajar Sumbar, 2025). Kondisi ini menyebabkan bus kesulitan mencari tempat parkir, bahkan memunculkan terminal bayangan di depan Rumah Makan Simpang Aur. Meskipun terminal memiliki kapasitas cukup, pengelolaan yang buruk, termasuk pengalihan pengawasan ke Dinas Perhubungan yang dianggap tidak efektif, mengganggu fungsi terminal dan merusak citra Bukittinggi sebagai kota wisata. Masyarakat juga mempertanyakan kejelasan penggunaan pungutan yang diterapkan di terminal.

Terminal ini dikuasai oleh preman yang bekerja sama dengan oknum tertentu, sehingga mengakibatkan perubahan fungsi terminal yang seharusnya digunakan untuk operasional bus, menjadi lahan bisnis pungutan ilegal. Banyak kendaraan pribadi, sepeda motor, dan pedagang kaki lima (PKL) yang menggunakan area terminal, yang semestinya difungsikan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Selain itu, keterlibatan salah satu Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) dalam pengelolaan terminal patut dipertanyakan, mengingat fungsi terminal telah bergeser menjadi area parkir kendaraan roda dua yang dikelola oleh Dinas Perhubungan. Sejak peralihan pengelolaan terminal kepada Kementerian Perhubungan pada 1 Januari 2017, tidak ada izin berjualan di dalam terminal, kecuali di sekitar tower yang sudah mendapatkan izin dari pimpinan (Time Sumbar, 2022). Hampir sama yang diungkapkan oleh HI (23 tahun) pada data wawancara dengan peneliti, fungsi Terminal Aur Kuning di Bukittinggi melemah dikarenakan pedagang menjual barangnya sepanjang jalan terminal sehingga pengguna kendaraan bermotor maupun mobil mengalami kesulitan melintasi jalan, puncaknya sering terjadi pada saat liburan lebaran dan tahun baru (Wawancara HI 23 tahun, Pada tanggal 8 Mei 2024).

Berbagai penelitian telah dilakukan terkait pengelolaan terminal di Indonesia, tetapi sebagian besar penelitian berfokus pada aspek teknis dan infrastruktur, tanpa mempertimbangkan dampak sosial yang lebih luas. Penelitian oleh Dwitica & Frinaldi, (2024) menyoroti kendala pengelolaan Terminal Tipe B Sago Painan di Sumatera Barat yang melibatkan angkutan liar dan fasilitas yang kurang memadai, meskipun telah dilakukan pembinaan berkelanjutan dan peningkatan kinerja petugas. Di Sulawesi Tenggara, Hasina & Satyadharma, (2023) menekankan pentingnya kolaborasi dengan pihak swasta untuk meningkatkan fasilitas dan pengawasan terhadap angkutan liar. Kondisi serupa juga dialami Terminal Purabaya di Surabaya selama pandemi COVID-19, sebagaimana diungkapkan oleh Kardita et al., (2021) dengan menunjukkan penurunan drastis jumlah penumpang meskipun protokol kesehatan ketat telah diterapkan. Datunsolang et al., (2020) membahas terminal di Bolaang Mongondow Timur menemukan bahwa beberapa terminal membutuhkan perbaikan dalam hal aksesibilitas dan luas lahan. Buulolo et al., (2023) mengenai Terminal Bus Faekhu menunjukkan bahwa faktor fasilitas dan kenyamanan memiliki pengaruh signifikan terhadap efektivitas terminal, sementara aksesibilitas yang buruk menjadi kendala utama. Berbagai studi ini menggarisbawahi perlunya strategi pengelolaan terminal yang terkoordinasi, inovatif, dan berorientasi pada peningkatan layanan untuk menjawab tantangan yang ada.

Riset yang dilakukan oleh peneliti menawarkan pandangan baru dengan mengaplikasikan Teori Fungsionalisme Struktural Robert K. Merton. Pendekatan ini digunakan untuk menganalisis fungsi dan disfungsi sosial Terminal Aur Kuning. Pendekatan sosiologis memandang terminal tidak hanya sebagai tempat transportasi, tetapi juga sebagai ruang sosial yang mempengaruhi interaksi antara pengguna, pedagang, dan masyarakat sekitar, yang belum banyak diterapkan dalam penelitian terminal di Indonesia. Celah penelitian yang jelas adalah kurangnya kajian yang menggabungkan aspek teknis dan sosial dalam pengelolaan terminal. Sebagian besar studi sebelumnya hanya berfokus pada infrastruktur dan operasional terminal, tanpa menekankan bagaimana ketidaksesuaian pengelolaan terminal dapat menyebabkan disfungsi

sosial, yang berdampak pada kenyamanan pengguna, interaksi sosial, dan citra kota. Penelitian ini mengisi celah tersebut dengan pendekatan holistik yang mencakup kedua aspek tersebut, serta memberikan rekomendasi perbaikan yang lebih menyeluruh.

Penelitian ini penting untuk dikaji karena Terminal Aur Kuning memegang peran krusial sebagai pusat transportasi di Bukittinggi. Manajemen yang lebih baik tidak hanya akan meningkatkan kelancaran arus transportasi, tetapi juga akan berkontribusi pada peningkatan mobilitas sosial, memperbaiki citra kota, serta mendorong pertumbuhan ekonomi regional. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang bagaimana fungsi dan disfungsi sosial dapat mempengaruhi pengelolaan fasilitas publik seperti terminal. Tujuan utama penelitian ini adalah untuk menganalisis kondisi pengelolaan Terminal Aur Kuning dari perspektif sosiologi, dengan menyoroti dampak sosial dari pengelolaan terminal yang kurang optimal serta memberikan rekomendasi untuk perbaikan terminal agar lebih fungsional, tidak hanya sebagai ruang transportasi, tetapi juga sebagai ruang sosial yang mendukung interaksi masyarakat. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam upaya peningkatan efektivitas pengelolaan terminal dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal serta memperbaiki citra Kota Bukittinggi sebagai destinasi wisata.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi kasus untuk memperoleh data yang mendalam melalui pertanyaan secara induktif serta interpretasi (Denzin & Lincoln, 201; Creswell & Cresswell, 2017). Lokasi penelitian dilakukan di Terminal Tipe A Aur Kuning, Bukittinggi, Sumatera Barat, yang merupakan pusat transportasi utama di wilayah tersebut. Peneliti memilih informan menggunakan teknik purposive sampling, yang bertujuan untuk mendapatkan informan yang relevan dengan penelitian. Sebanyak tujuh orang informan terlibat dalam penelitian ini, terdiri dari empat orang yang memahami kondisi terminal secara mendalam, satu petugas loket bus yang memiliki pengetahuan operasional, serta dua masyarakat sekitar terminal yang sering menggunakan atau terpengaruh oleh keberadaan terminal.

Data dikumpulkan melalui tiga proses utama, yaitu observasi langsung di lapangan, wawancara mendalam dengan informan, dan studi dokumentasi. Dalam kegiatan observasi, peneliti mencatat aktivitas yang terjadi di terminal, termasuk arus kendaraan, interaksi antara pengguna dan pedagang, serta penggunaan fasilitas terminal. Observasi dilakukan secara non-partisipatif, di mana peneliti mengamati tanpa ikut terlibat dalam aktivitas yang sedang berlangsung. Wawancara diawali dengan mendapatkan data dari informan kunci serta menyusun pertanyaan terbuka untuk menggali informasi mengenai permasalahan utama, seperti kemacetan, kurangnya fasilitas, dan pengelolaan area terminal. Wawancara ini dilakukan secara tatap muka di lokasi terminal dan menyesuaikan waktu dengan kesibukan para informan. Informan penelitian ini terdiri dari 7 orang yang merupakan 3 orang petugas terminal, 1 orang pedagang, 1 orang Satpol PP, 1 orang petugas loket bus, 1 orang pengguna jalan (lihat tabel 1). Studi dokumentasi meliputi pengumpulan data berupa foto, dan catatan aktivitas terminal yang relevan.

Tabel 1. Data Informan

Nama Inisial	Jenis Kelamin	Umur	Pekerjaan
IN	Laki-Laki	54 Tahun	Petugas Loket
SK	Perempuan	70 Tahun	Pedagang
JD	Laki-Laki	45 Tahun	Pedagang
AD	Laki-Laki	38 Tahun	Satpol PP
HL	Laki-Laki	23 Tahun	Pengelola Terminal
TM	Laki-Laki	28 Tahun	Pengelola Terminal
AR	Laki-Laki	32 Tahun	Pengelola Terminal

Sumber: Hasil wawancara dari informan pada penelitian

Penelitian ini berlangsung dari tanggal 08 Mei 2024 hingga 10 Juni 2024. Setelah pengumpulan data, peneliti menganalisis data menggunakan teknik analisis data Miles dan Huberman, yang terdiri dari tiga tahap utama (Miles & Huberman, 1994). Pada tahap pertama, peneliti melakukan reduksi data untuk menyaring informasi yang relevan. Selanjutnya, data yang telah direduksi disajikan dalam bentuk tabel, narasi, dan ilustrasi yang mendukung. Pada tahap akhir, peneliti menarik kesimpulan berdasarkan pola-pola yang ditemukan dalam data. Dengan metode ini, penelitian dapat memberikan wawasan yang lebih mendalam mengenai pengelolaan Terminal Tipe A Aur Kuning serta dampaknya terhadap pengguna dan masyarakat sekitar.

Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian yang ditemukan oleh peneliti di lapangan, mengenai kondisi pengelolaan Terminal di Aur Kuning Kota Bukittinggi, diuraikan sebagai berikut.

Pengelolaan Terminal Aur Kuning Kota Bukittinggi

Kondisi dan Tantangan

Saat ini, Terminal Tipe A Aur Kuning Bukittinggi sudah menjadi pusat utama baik dari Sumatera Barat maupun sebaliknya dalam berdagang, karena lokasi terminal berdekatan dengan pasar grosir, sehingga memudahkan pendatang untuk menaikkan muatan barang. Lokasi terminal juga dekat untuk dijangkau oleh pengguna. Seiring dengan bertambahnya jumlah pengguna terminal, aktivitas ekonomi di sekitarnya pun meningkat. Tentu ada tantangan krusial yang berdampak pada pelayanan terminal.

Dengan kepadatan kendaraan pribadi dan bus, tentu menimbulkan permasalahan bagi kenyamanan pengguna terminal saat ini. Ketidacukupan fasilitas dasar terminal, yaitu luas parkir serta ruang tunggu bagi pengguna, menyebabkan kepadatan, terutama pada hari pasar, Idul Fitri, maupun tahun baru, yang mengakibatkan kemacetan parah di dalam terminal. Hal ini menghambat kelancaran lalu lintas dan dapat mempengaruhi kondisi ekonomi di sekitar terminal.

Bahkan, dengan kondisi yang tidak tersusun rapi, daerah terminal ini seharusnya diperuntukkan untuk menurunkan penumpang dan muatan barang. Namun, pengguna terminal sengaja memarkirkan kendaraan roda empat atau dua dalam waktu lama, sehingga hal ini bisa mempengaruhi arus jalan masuk dan keluar terminal. Hal ini disampaikan oleh Pak IN (54 tahun):

“... Kendaraan mobil pribadi yang parkir dalam area terminal dalam waktu lama, karena belanja di pasar saja, maka akibatnya jalan daerah terminal itu tidak lebar. Jika untuk dilewati, apabila ada bus yang memiliki kapasitas besar dan panjang, itu susah. Hari Idul Fitri atau puasa itu memang sudah terjadi, sudah menjadi kegiatan tahunan. Penurunan muatan juga agak sulit karena orang masuk terminal dengan jumlah banyak...” (Wawancara Pada 8 Mei 2024).

Berdasarkan ungkapan Pak IN (54 tahun) di atas, diketahui bahwa kondisi terminal terbatas sehingga daya tampung jumlah kendaraan tersebut tidak mencukupi. Akibatnya, kemacetan pun terjadi di dalam area terminal, dengan adanya kendaraan pribadi yang parkir dalam waktu lama, yang tentu akan mengganggu kelancaran akses masuk dan keluar terminal, khususnya roda empat. Sedangkan roda dua memang sudah disediakan tempat parkirnya. Persoalannya, pengguna kendaraan roda empat juga ikut memarkirkan kendaraannya di lokasi tersebut dalam waktu yang cukup lama, sehingga lebar jalan pun sangat berpengaruh jika tidak dikelola dengan baik.

Kemacetan dalam terminal yang sudah menjadi acara tahunan memang terjadi. Jumlah volume kendaraan yang masuk banyak, dan pasti akan mempengaruhi aksesibilitas pengguna yang masuk ke dalam terminal. Jika sudah terjadi kesulitan untuk masuk terminal, maka untuk keluar terminal pun akan mengalami permasalahan serupa. Jika tidak ada upaya permanen yang dilakukan agar keberlanjutan terminal bisa berjalan dengan optimal, tentu hal ini akan meningkatkan citra kota ini. Dalam hal ini, Terminal Aur Kuning memiliki luas wilayah yang tidak besar atau memadai untuk menampung jumlah kendaraan yang masuk dan keluar. Ditambah lagi, pada momentum liburan panjang seperti Idul Fitri, banyak pendatang yang masuk ke terminal dari berbagai penjuru daerah di Sumatera Barat, bahkan sebaliknya untuk berbelanja atau bepergian. Hal ini disampaikan oleh SK (70 tahun):

“... Untuk kelancaran lalu lintas masuk dan keluar dalam terminal, sudah diatur oleh orang perhubungan. Ibu sendiri belanja ke Aur. Macet terminal itu puncak besarnya pada saat lebaran, memang padat bus dan mobil masuk keluar terminal, sehingga kalau di dalam terminal masuk dengan lancar, maka keluar terminal sudah tidak ada masalah. Kalau hari normal, macetnya paling karena berhenti saja, bukan karena kepadatan jumlah yang masuk terminal...” (Wawancara Pada Tanggal 8 Mei 2024).

Kelancaran lalu lintas dalam terminal ini diatur oleh orang perhubungan, di mana saat ini Terminal Tipe A wewenangnya di bawah Kementerian Perhubungan. Hal yang terkait dengan Terminal Aur Kuning merupakan kewenangan pusat, bukan Pemerintah Daerah. Pemerintah Daerah meneruskan kebijakan kepada Satuan Polisi Pamong Praja (Tim SK4) maupun Kepolisian yang berada di luar terminal untuk mengatur kelancaran jalan bagi pengguna. Selain itu, dari pengamatan penelitian, terminal ini berdekatan dengan pasar yang memudahkan pengguna melakukan berbagai aktivitas. Kemacetan parah terjadi saat hari raya Idul Fitri atau libur akhir tahun, dan kondisi semacam ini terus berulang. Upaya yang dilakukan oleh pihak dalam terminal hanya bersifat temporer dengan kondisi terbatas, dan kondisi mulai kondusif ketika

para pendatang maupun perantau dari luar kota telah kembali ke daerah asalnya. Seperti yang disampaikan oleh Bapak JD (45 tahun):

“... Kami pedagang luar maupun dalam tahu tentang kondisi area terminal, yang tidak dikelola dengan baik dan luasnya tidak memadai. Akan tetapi, bagi pedagang, pasti ingin memiliki posisi strategis untuk jualan. Kalau semakin ke belakang, tidak ada orang beli, pasti beli di pintu keluar membeli sayuran, dan di area kiri kanan terminal ada orang jual pakaian serta makanan. Sehingga banyak yang mengambil inisiatif untuk berdagang di daerah itu, dan pasti digusur oleh Satuan Polisi Pamong Praja bagi pedagang kaki lima di luar area terminal sampai ke Tigo Baleh penurunan. Kalau di dalam, setahu bapak, paling di pinggiran bagi pedagang dalam terminal dekat pos Pol PP di dalam terminal...” (Wawancara Pada Tanggal 8 Mei 2024).

Ungkapan Bapak JD di atas terkait pengelolaan terminal yang kurang baik mempengaruhi kelancaran jalan, di mana kondisi masuk dan keluar kendaraan menjadi terganggu, dikarenakan pengendara berhenti semau mereka dan tidak mematuhi aturan lalu lintas. Para pedagang menjajakan jualannya di area jalan terminal, baik luar maupun dalam, sehingga pihak terkait sebaiknya melakukan pengecekan intensif terhadap kondisi ini, dimulai dari terminal hingga jalan penurunan ke daerah Tigo Baleh, agar tidak terjadi lagi kemacetan parah di area ini.

Penyebab Kemacetan

Kemacetan yang terjadi di Terminal Aur Kuning terjadi setiap akhir pekan, libur lebaran, dan tahun baru. Terkadang, kemacetan yang terjadi tidak dapat dikendalikan lagi oleh pihak terkait. Hal ini disebabkan oleh peningkatan volume kendaraan pada hari-hari tersebut. Tak hanya itu, banyak pengendara yang tidak mematuhi aturan, seperti singgah atau berhenti di titik atau lokasi yang tidak diperbolehkan untuk berhenti lama. Pihak TIM SK4 perlu tegas terhadap pengendara dan pengunjung agar tidak melakukan aktivitas yang mengganggu jalannya kendaraan, seperti masih ditemukannya pengguna jalan yang makan di bahu jalan dan angkot yang berhenti lama menunggu penumpang, sehingga kemacetan pun tak dapat dihindarkan. Hal ini disampaikan oleh AD (38 tahun).

“... Bagian dalam terminal itu sudah diatur oleh pihak pusat, sedangkan kami, Satuan Polisi Pamong Praja ini, dan Dinas Perhubungan Kota hanya bagian lapangan serta tidak ikut campur urusan kemacetan di dalam terminal. Tugas kami tetap di luar sekitar bypass untuk memastikan jalan luar terminal tidak macet atau ada mobil angkot ngetem dan pedagang yang makan di bahu jalan. Kami, Satuan Polisi Pamong Praja, memberikan pagar besi yang bisa dibongkar untuk membatasi area pedagang, supaya jalan pun tidak padat. Sedangkan kebersihan area sekitar terminal dan pasar itu, adalah tugas Dinas Lingkungan Hidup yang bekerja untuk membersihkan area terminal dan sekitarnya pada sore hari atau malam hari...” (Wawancara pada 8 Mei 2024).

Pemaparan informan di atas mengungkapkan pentingnya peran TIM SK4, seperti Satpol PP dan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, untuk tetap mengontrol jalan, baik itu di dalam terminal maupun di sekitar terminal, arah bypass, dan sekitar Tigo Baleh. Mengingat terdapat banyak kendaraan yang menggunakan jalan ini, bagi pedagang dan pihak terkait, pemberian pagar bongkar pasang sebagai batasan daerah tetap digunakan dan tidak menambah atau menggeser pagar tersebut yang membuat lokasi jualan meluas, sehingga kemacetan terjadi, karena jalan yang dilalui oleh pengendara menjadi semakin sempit.

Selain itu, respons cepat terkait sosialisasi dan ketegasan aturan harus dijalankan, agar pedagang maupun pengguna jalan, seperti pendatang dari luar kota, dapat mematuhi peraturan yang berlaku, di mana pedagang tidak diperbolehkan menggeser atau menambah lokasi jualan, dan pengendara dapat memarkirkan kendaraannya sesuai aturan. Seperti yang disampaikan oleh HL (23 tahun)

“... Kemacetan dalam terminal itu paling utama disebabkan oleh pedagang yang menjual barang dagangannya di area terminal, yang seharusnya memang tidak boleh. Area terminal itu difungsikan sebagai tempat menampung penumpang. Di terminal ini, kami sediakan loket untuk memudahkan orang yang ingin bepergian. Memarkirkan mobil dalam waktu lama untuk keperluan apapun tidak boleh, kecuali untuk menurunkan penumpang atau muatan, itu dibolehkan saja. Paling, saat lebaran memang 100% tidak dibolehkan masuk, mengingat jumlah bus dalam dan luar kota yang banyak datang. Maka, pihak kami ada yang standby di luar, tengah, bahkan belakang terminal untuk memastikan kelancaran jalan di dalam terminal. Jika berbuat ulah, maka pentil mobil kami cabut. Mereka pun sadar itu salah dan tidak emosi...” (Wawancara Pada 8 Mei 2024).



Gambar 1. Kondisi Terminal

Sumber: Dokumentasi Peneliti Mei 2024

Berdasarkan uraian HL (23 tahun) di atas memperjelas seperti apa kondisi kemacetan yang terjadi di terminal. Dalam menjalankan fungsinya sebagai pusat transportasi, Terminal Aur Kuning menunjukkan kondisi yang kurang ideal. Terminal ini seharusnya berfungsi dengan baik sebagai tempat naik dan turun penumpang serta tempat kendaraan angkutan umum bergerak. Namun, kondisi yang digambarkan menunjukkan bahwa kendaraan berhenti lama untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bahkan untuk keperluan yang tidak relevan lainnya. Hal ini menyebabkan arus lalu lintas di terminal terganggu. Selain itu, kurangnya pengaturan yang efektif memperparah situasi ini, terutama pada jam sibuk pasar atau hari-hari tertentu seperti hari Rabu dan Sabtu. Pada hari-hari ini, antrean panjang menjadi sulit diatasi karena volume kendaraan yang meningkat. Tempat yang seharusnya menjadi pusat konektivitas kini menjadi salah satu titik yang menyebabkan kemacetan di daerah itu.



Gambar 2. Saat Pedagang memakan bahu terminal

Sumber: Dokumentasi Peneliti Mei 2024

Kegiatan pedagang yang berjualan di bahu jalan terminal menunjukkan bahwa fungsi terminal, yang sebenarnya dimaksudkan untuk mobilitas kendaraan dan penumpang, menjadi disalahgunakan. Karena area tersebut strategis dan memiliki akses langsung ke calon pembeli, pedagang memilih bahu jalan terminal untuk berdagang. Namun, aktivitas ini menyebabkan penyempitan jalan, yang mengganggu lalu lintas. Arus kendaraan melambat dalam kondisi seperti ini, terutama ketika banyak kendaraan harus berhenti atau berbelok di sekitar lokasi pedagang.



Gambar 3. Saat Pedagang memakan bahu terminal

Sumber: Dokumentasi Peneliti Mei 2024

Area terminal semakin dipenuhi oleh pedagang, bahkan mendekati lokasi parkir kendaraan umum, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 3. Kondisi ini membuat terminal menjadi semakin semrawut dan menghalangi penggunaan kendaraan. Pedagang membawa barang dagangan seperti pakaian dan perlengkapan lainnya, yang sebenarnya melanggar aturan terminal. Terminal, yang seharusnya menjadi tempat naik-turun penumpang dan lalu lintas kendaraan, semakin terbebani oleh aktivitas ini. Para pedagang tetap menggunakan bahu terminal meskipun melanggar aturan, dan tidak terdapat sanksi yang tegas terkait kondisi ini.



Gambar 4. Suasana terminal dan pasar grosir

Sumber: Dokumentasi Peneliti Mei 2024

Suasana pasar grosir di sekitar terminal menarik banyak pengunjung, baik dengan mobil maupun pejalan kaki, yang meningkatkan arus lalu lintas di sekitarnya. Situasi ini menjadi lebih buruk pada hari-hari tertentu, seperti hari pasar dan libur panjang lebaran serta akhir tahun, ketika jumlah kendaraan dan orang meningkat secara signifikan. Pasar grosir ini menarik kendaraan dari dalam dan luar kota, membuat terminal dan jalan-jalan di sekitarnya sulit diurai. Salah satu penyebab utama masalah ini adalah kurangnya pemisahan yang jelas antara zona pasar dan zona terminal. Seringkali, aktivitas pasar yang seharusnya terpusat di area tertentu menyebar ke area terminal, mengganggu fungsi terminal sebagai pusat transportasi. Kondisi ini juga menunjukkan kurangnya kerja sama antarinstansi terkait. Sebenarnya, Satuan Polisi Pamong Praja dan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi telah berusaha mengawasi area ini. Satuan Polisi Pamong Praja mengingatkan pedagang untuk tidak menggunakan bahu jalan terminal, dan memastikan arus kendaraan lancar di pintu keluar terminal. Upaya ini belum mampu mengatasi masalah secara menyeluruh tanpa adanya pengaturan yang lebih kuat dan terpadu.

Dua faktor yang menyebabkan kemacetan di Terminal Aur Kuning adalah volume kendaraan yang besar dan aktivitas yang tidak sesuai dengan fungsi terminal. Faktor utama yang menyebabkan gangguan kelancaran lalu lintas adalah pedagang yang menggunakan bahu jalan terminal dan aktivitas pasar grosir di sekitarnya. Selain itu, masalah semakin kompleks karena pengawasan yang tidak konsisten dan ketidakjelasan antara terminal dan pasar. Untuk mengatasi hal ini, tindakan strategis diperlukan. Pertama, pasar dan terminal harus dipisahkan secara tegas, dengan area khusus untuk pedagang yang tidak mengganggu operasi terminal. Kedua, pengawasan aktivitas pedagang harus ditingkatkan dengan patroli teratur dan sanksi tegas bagi mereka yang melanggar. Ketiga, pentingnya menjaga terminal tetap bersih dan mematuhi aturan, termasuk larangan memarkir kendaraan untuk waktu yang lama di area terminal. Terakhir, agar semua langkah yang diambil berjalan efektif, pihak terkait harus bekerja sama lebih erat. Metode ini akan memungkinkan Terminal Aur Kuning kembali berfungsi sebagai pusat transportasi masyarakat yang nyaman dan efisien.

Ketidaksesuaian Tipe dengan Kapasitas Dibutuhkan Bagi Pengguna

Luas Terminal Aur Kuning saat ini tidak memadai untuk menampung kegiatan mobilitas yang padat, baik dari dalam maupun luar provinsi. Berdasarkan standar Kementerian Perhubungan, terminal tipe A seperti Aur Kuning seharusnya memiliki luas ideal lebih dari 5 hektar. Namun, luas terminal ini jauh dari standar tersebut, sehingga tidak mampu menyeimbangkan jumlah kendaraan yang masuk, terutama bus besar dan mobil pribadi. Tantangan ini diperparah dengan tingginya volume kendaraan, terutama pada momentum tertentu seperti libur Lebaran, Tahun Baru, dan hari pekan seperti Rabu dan Sabtu. Seperti yang disampaikan oleh TM (28 tahun).

“Terminal kita ini memang luasnya tidak memadai, tentu tidak seimbang jumlah bus yang masuk dan orang yang berdatangan ke terminal. Apalagi mobil pribadi, itu sampai dicabut pentilnya, mereka tetap sadar dan tidak marah karena tahu salah. Tipe A ini butuh luas besar karena sudah diberikan Kemenhub untuk tipenya, karena ada layanan AKDP/AKAP. Dengan tersedia 40 loket, setiap loket itu biasanya membayar sewa via virtual account bank yang sudah

diberikan Kemenkeu, jadi pihak terminal Aur tidak ada memegang keuangan. Kami hanya membantu orang dalam memudahkan kepergiannya dengan adanya terminal. Kami ini langsung dari pusat. SK4 (Pol PP dan Dishub Kota) hanya di luar terminal untuk mengatur arus jalan keluar dari area terminal. Pintu keluar yang mengarah ke bypass itu tidak lebar, apalagi bus besar ditambah mobil/angkot yang berhenti di bahu jalan, itu bisa menyebabkan kemacetan. Sama pun dengan pintu masuk, jalannya kurang lebar” (Wawancara Pada 8 Mei 2024).

Pernyataan TM (28 tahun) tersebut memperjelas ketidaksesuaian tipe dan luas area sangat mempengaruhi aksesibilitas yang terjadi di terminal Aur Kuning. Kriteria tipe A Terminal Aur Kuning sudah terpenuhi dalam hal layanan AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) dan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi), serta adanya 40 loket yang mempermudah pengguna. Namun, secara fisik, luas terminal tidak memenuhi standar untuk mendukung kapasitas kendaraan. Pada hari biasa, situasi ini masih dapat dikendalikan, tetapi pada hari puncak seperti Lebaran, Tahun Baru, dan libur panjang, kemacetan menjadi masalah utama. Kemacetan tidak hanya terjadi di dalam terminal, tetapi juga di jalan menuju pintu keluar yang sempit. Merujuk pada Gambar 5, yang menunjukkan bus yang keluar terminal menuju jalan By Pass, menghadapi kondisi jalan yang tidak lebar dan sering terganggu oleh kendaraan lain, termasuk mobil pribadi yang memarkir sembarangan. Masalah lain yang signifikan adalah pedagang yang menggunakan bahu jalan terminal untuk berjualan maupun sopir angkutan umum yang berhenti mencari penumpang. Aktivitas pedagang, meskipun membantu penghidupan mereka, turut mempersempit jalan dan menghambat kelancaran arus kendaraan, terutama bus besar. AR (32 tahun), menjelaskan:

“Macet terminal ini memang disebabkan oleh pedagang yang memakan bahu jalan terminal. Akan tetapi, kami tidak bisa juga untuk main keras karena mereka di dalam terminal ini mencari penghidupan. Bagi kami, boleh saja asal jangan sampai bus kami sulit untuk masuk dan keluar terminal dan dagang hanya di tengah terminal, itu bisa semakin memperburuk kemacetan. Paling, untuk tambahan armada, harus dengan insidental, sekali saja turun dan bersifat sementara. Jika ada tambahan armada pada waktu tertentu seperti Lebaran dan liburan baru, tentu pihak kami bisa memperkirakan tingkat kemacetan jika ada tambahan armada. Ini biasanya diberitahukan sekitar 1 atau 2 hari sebelum armada datang. Kalau hari biasa, lancar saja. Hari Rabu dan Sabtu, hari pekan, memang baru ada kemacetan, tetapi tidak sebesar Lebaran...” (Wawancara Pada 8 Mei 2024).

Penjelasan AR (32 tahun) di atas mengonfirmasi kemacetan yang terjadi diakibatkan oleh pedagang yang berjualan pada bahu jalan terminal. Selain itu, tingginya volume kendaraan saat momentum tertentu menuntut pengelola terminal untuk mengatur strategi tambahan. Pada lebaran, misalnya, terminal harus menerima armada tambahan bus untuk mengangkut lonjakan penumpang. Pihak pengelola menggunakan surat insidental sebagai syarat bagi armada tambahan, memastikan bahwa bus tersebut bersifat sementara dan hanya mengangkut penumpang yang sudah terdaftar. Meskipun begitu, keterbatasan jalan keluar menuju bypass tetap menjadi kendala utama. Kendaraan pribadi sering kali memakan bahu jalan, sehingga memperburuk kemacetan. Salah satu tindakan tegas yang diterapkan untuk mengurangi pelanggaran parkir adalah mencabut pentil ban kendaraan pribadi yang parkir sembarangan. Langkah ini efektif karena pengguna kendaraan sadar akan kesalahan mereka dan menerima tindakan tersebut tanpa emosi. Namun, tindakan ini tidak dapat diterapkan secara menyeluruh, terutama saat kondisi terminal terlalu padat. Untuk itu, pihak terminal juga menekankan pentingnya koordinasi dengan pihak eksternal, seperti SK4 (Satuan Polisi Pamong Praja dan Dinas Perhubungan Kota), yang berperan mengatur arus lalu lintas di sekitar terminal, termasuk pintu keluar yang sempit.



Gambar 5. Bus keluar dalam terminal mengarah By Pass
Sumber: Dokumentasi Peneliti Mei 2024

Keterbatasan luas terminal berdampak pada produktivitas terminal. Situasi semakin memburuk karena pedagang di bagian tengah terminal menjual barang mereka. Meskipun tahu bahwa pedagang juga bekerja, pihak internal terminal tetap harus memastikan bahwa jalan keluar dan masuk bus tidak terganggu. Jika pedagang tidak mematuhi aturan, tindakan tegas harus diambil, kata pengelola terminal.

Akibat ketidaksepakatan antara berbagai pihak, termasuk pengelola terminal, pedagang, dan pengguna transportasi umum, Terminal Aur Kuning juga menghadapi masalah dalam mengelola arus kendaraan. Ketidaksiharian ini sering menyebabkan disfungsi, yang membahayakan citra kota dan ekonomi di sekitar terminal. Kemacetan terus-menerus, terutama pada momentum tertentu, mengganggu arus transportasi dan membuat terminal tidak nyaman bagi pengguna terminal.

Pembahasan

Hasil temuan ini menunjukkan bahwa disfungsi sosial di Terminal Aur Kuning memang disebabkan oleh kurangnya pengawasan, infrastruktur yang tidak mendukung, dan benturan kepentingan antara fungsi transportasi serta ekonomi. Terjadinya konflik kepentingan dalam tata kelola terminal berdampak negatif terhadap fungsi sosial terminal dapat dibuktikan. Kekacauan ini menghambat fungsi manifes terminal sebagai transportasi, sementara fungsi laten yang melibatkan interaksi sosial antara pedagang, pengguna, dan pengelola terminal malah berkembang menjadi disfungsi yang disfungsi.

Menurut teori Merton, yaitu Struktural Fungsional, institusi sosial memiliki fungsi manifes dan laten (Johnson & Lawang, 1994). Fungsi manifes Terminal Aur Kuning adalah menyediakan layanan transportasi yang efisien, sedangkan fungsi latennya mencakup interaksi sosial antara pengguna, pedagang, dan pengelola terminal. Sayangnya, fungsi laten ini telah berkembang menjadi disfungsi akibat pengelolaan yang tidak memadai, yang menghambat fungsi manifes terminal.

Salah satu temuan utama adalah adanya ketidaksiharian antara kapasitas terminal dengan volume kendaraan yang dilayani. Dengan luas hanya 1,2 hektar, terminal ini jauh dari standar minimal untuk terminal tipe A, yang seharusnya memiliki luas 5 hektar (Nursetyo, 2016). Akibatnya, kemacetan sering terjadi, terutama pada hari-hari puncak seperti Idul Fitri dan Tahun Baru. Disfungsi ini muncul karena konflik antara fungsi manifes dan fungsi laten, seperti aktivitas pedagang di bahu jalan, yang meskipun menguntungkan secara ekonomi, mengurangi kapasitas jalan untuk kendaraan.

Penelitian juga menunjukkan bahwa Terminal Aur Kuning tidak memiliki fasilitas dasar yang memadai, seperti ruang tunggu, rekaman CCTV untuk melihat kondisi sekitar, dan sanitasi. Kurangnya fasilitas ini sejalan dengan Tresna & Aditya (2021) yang menekankan pentingnya desain terminal yang mengoptimalkan sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, seperti yang ditegaskan Gusev & Gilroy, (2025). Tanpa pemisahan zona yang jelas antara pedagang, parkir, dan jalur kendaraan, ketidakteraturan meningkat, sehingga mengurangi kenyamanan pengguna. Kondisi jalan keluar terminal menuju Bypass yang sempit dan sering terhalang kendaraan pribadi maupun angkutan umum menjadi salah satu masalah kritis. Gambar 5 yang disajikan menunjukkan bahwa bus sulit keluar karena jalan yang tidak lebar dan kendaraan parkir sembarangan. Situasi ini tidak hanya menghalangi manifes terminal untuk berfungsi sebagai pusat transportasi, tetapi juga menunjukkan ketidakpraktisan akibat aktivitas pedagang yang meningkatkan lalu lintas, terutama pada hari-hari ketika banyak kendaraan.

Dalam konteks teori Merton, disfungsi sosial di Terminal Aur Kuning dapat dipahami melalui analisis fungsi manifes dan laten. Konflik antara keduanya menciptakan ketidakefisienan yang merugikan semua pihak. Misalnya, fungsi manifes terminal sebagai pusat transportasi terganggu oleh fungsi laten yang tidak terkelola, seperti aktivitas pedagang yang tidak terorganisir. Penelitian ini menekankan bahwa zona harus dipisahkan untuk berbagai tujuan, seperti parkir, area pedagang, dan jalur kendaraan. Terminal dapat meningkatkan kapasitas dan kenyamanan pengguna dengan memisahkan fungsi-fungsi ini secara jelas (Azra, 2023). Studi ini juga menemukan bahwa kurangnya pengawasan terhadap aktivitas pedagang dan kendaraan sering menyebabkan kemacetan di terminal.

Berdasarkan hasil temuan peneliti tentang situasi dan kondisi yang terjadi di Indonesia yang dialami oleh pengguna terminal, hal ini juga sejalan oleh temuan penelitian Sinabutar & Soraya (2020) yang menekankan perlunya peningkatan efektivitas terminal dengan melakukan penambahan fasilitas serta kerja sama dari seluruh pihak yang terkait. Namun, kondisi ini belum direspon secara optimal oleh pengelola Terminal Tipe A Bukittinggi dan pemerintah setempat untuk melakukan penataan ulang. Hasil penelitian penulis juga selaras dengan temuan Mulyadi et al., (2021) mengenai kurangnya kepatuhan kendaraan angkutan umum, minimnya kesadaran sumber daya manusia, dan kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya terminal bagi keselamatan. Tak hanya itu, terdapat perbedaan dengan temuan penelitian yang dilakukan oleh Laurenza & Darmady (2023) di mana hasil penelitiannya mengungkapkan bagaimana revitalisasi terminal melalui mobilitas aman dan desain Mobius strip dapat meningkatkan sirkulasi, aksesibilitas, dan mengurangi kepadatan. Perbaikan untuk terminal membutuhkan perencanaan dan anggaran yang matang, mengingat Terminal Tipe A berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan,

sehingga pemerintah daerah memiliki keterbatasan wewenang dalam membenahi Terminal Aur Kuning. Selain itu, temuan ini juga berbeda dari tulisan Farida et al., (2022) di mana hasilnya mengusulkan perluasan lahan terminal melalui kerja sama dengan warga atau pencarian lokasi baru seluas 3,5 hektare. Usulan ini sulit diterapkan di Bukittinggi karena luas kota yang terbatas, yakni hanya 25,24 km².

Untuk mengatasi disfungsi sosial di Terminal Aur Kuning, beberapa tindakan strategis dapat diusulkan berdasarkan hasil penelitian dan teori Merton. Pertama, area parkir dan jalur kendaraan dirancang ulang untuk meningkatkan efisiensi. Kedua, pedagang ditempatkan di area khusus yang tidak mengganggu arus kendaraan. Ketiga, meningkatkan infrastruktur terminal agar memenuhi standar tipe A dengan menyediakan sarana dan prasarana yang memadai. Keempat, melalui kerja sama antara pengelola terminal, Satuan Polisi Pamong Praja, dan Dinas Perhubungan, aktivitas pedagang dan kendaraan harus diawasi secara lebih ketat. Kelima, mendidik pedagang dan pengguna terminal tentang pentingnya keteraturan dan kebersihan. Terakhir, untuk mendukung transformasi terminal secara menyeluruh, pemerintah daerah dan pusat harus bekerja sama untuk menyediakan dana dan sumber daya.

Transformasi Terminal Aur Kuning dapat meningkatkan kenyamanan pengguna, memperkuat citra Kota Bukittinggi, dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal. Pengelolaan yang lebih baik akan mengubah terminal menjadi pusat transportasi yang efisien, sekaligus meningkatkan mobilitas sosial dan ekonomi masyarakat. Sebaliknya, jika disfungsi ini terus dibiarkan, terminal akan tetap menjadi sumber konflik sosial dan ketidaknyamanan yang merugikan masyarakat serta pemerintah daerah. Fungsi dan disfungsi sosial oleh Robert K. Merton memberikan kerangka kerja yang relevan untuk memahami tantangan di Terminal Aur Kuning. Dengan memisahkan fungsi manifes dan laten serta mengelola interaksi sosial dengan lebih baik, terminal ini dapat menjalankan perannya secara optimal. Transformasi yang berkelanjutan akan menciptakan sistem transportasi yang terorganisir, efisien, dan memberikan manfaat jangka panjang bagi masyarakat dan kota (Andersen et al., 2020; McAslan et al., 2024).

Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa pengelolaan Terminal Aur Kuning menghadapi tantangan besar, seperti ketidaksesuaian kapasitas dengan volume kendaraan, kurangnya fasilitas dasar, dan tidak adanya pemisahan fungsi yang jelas antara terminal dan pasar grosir. Hal ini menyebabkan disfungsi sosial yang berdampak pada kenyamanan pengguna, citra kota, dan ekonomi lokal. Studi ini memberikan kontribusi akademis dengan memperluas pemahaman tentang terminal sebagai ruang sosial melalui perspektif sosiologis. Secara praktis, penelitian ini merekomendasikan peningkatan pengawasan, perbaikan fasilitas, dan perancangan ulang area terminal untuk meningkatkan efisiensi serta mendukung pertumbuhan ekonomi lokal dan reputasi Kota Bukittinggi. Keterbatasan penelitian ini terletak pada jumlah informan yang terbatas, sehingga perspektif pengguna transportasi dalam jumlah besar belum sepenuhnya terwakili. Untuk mendapatkan gambaran yang lebih komprehensif, studi selanjutnya disarankan menggunakan metode survei dengan jumlah responden yang lebih luas. Penelitian ini juga terbatas pada satu terminal, yang membatasi generalisasi temuan. Aspek teknologi dalam pengelolaan terminal modern belum dipertimbangkan, sehingga penelitian mendatang perlu mengeksplorasi penggunaan teknologi. Selain itu, faktor sosial seperti interaksi antara pedagang dan pengguna belum digali sepenuhnya. Penelitian selanjutnya disarankan untuk mengkaji kolaborasi antar lembaga dalam pengelolaan terminal dan dampak operasional selama periode liburan besar.

Daftar Pustaka

- Andersen, B., Eline Ander, H., & Skrede, J. (2020). The directors of urban transformation: The case of Oslo. *Local Economy*, 35(7), 695–713. <https://doi.org/10.1177/0269094220988714>
- Arianto, T. (2024). *Realitas budaya masyarakat urban*. Agam: Yayasan Tri Edukasi Ilmiah.
- Azra, M. I. K. (2023). Redesain Terminal Bus Tipe A Batoh. UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
- Buulolo, B., Lubis, S., & Lindarto, D. (2023). Analyzing Factors Affecting the Effectivity of Faekhu Bus Station Operation. *Indonesian Journal of Multidisciplinary Science*, 2(5), 2411–2421.
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2017). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. New York: Sage publications.
- Datunsolang, R. A., Kindangen, J. I., & Rogi, O. H. A. (2020). Kajian Penempatan Titik-Titik Terminal Tipe A, B, Dan C Dikabupaten Bolaang Mongondow Timur. *Spasial*, 7(2), 252–258.
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2011). *The Sage handbook of qualitative research*. New York: SAGE.
- Dwitica, D., & Frinaldi, A. (2024). Strategi Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Barat Dalam Pengelolaan Terminal Tipe B Sago Painan. *Jurnal Administrasi Pemerintahan Desa*, 5(2).
- Fajar Sumbar. (2025). Terminal Aur Kuning Sembraut, Bisa Ganggu Citra Pariwisata Bukittinggi. <https://www.fajarsumbar.com/2025/01/terminal-aur-kuning-sembraut-bisa.html>

-
- Farida, I., Sidik, R. T. P., & Zhafrirah, A. (2022). Evaluasi Penataan Terminal Angkutan Darat Pameungpeuk, Kabupaten Garut. *Akselerasi: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 3(2). <https://doi.org/10.37058/aks.v3i2.4584>
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar transportasi*. Ponorogo: Myria Publisher.
- Gusev, M., & Gilroy, S. (2025). The effectiveness of autonomous public transport systems in densely populated urban areas. *Transport Economics and Management*, 3(May 2024), 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.team.2024.11.004>
- Gusty, S., Wulansari, I., Mustika, W., Kusuma, A., Abduh, N., Muslimin, E., Anton, E. E., & Iskandar, A. C. S. (2023). *Dasar-Dasar Transportasi*. Makassar: Tohar Media.
- Hasina, H., & Satyadharma, M. (2023). Strategi Pengembangan Fungsi Terminal Penumpang Tipe B di Provinsi Sulawesi Tenggara. *Journal Publicuho*, 6(1), 246–256.
- Hluško, R., Stanek, R., Ďurček, P., & Kusendová, D. (2024). Urban public transport system accessibility for different groups of residents: Case of Bratislava city. *Case Studies on Transport Policy*, 16(March), 101200. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2024.101200>
- Johnson, D. P., & Lawang, R. M. Z. (1994). *Teori sosiologi klasik dan modern*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Kardita, P. C. P., Wicaksono, A., & Anwar, M. R. (2021). Purabaya Bus Station Service Performance in New Adaptation Period. *Journal of Infrastructure & Facility Asset Management*, 3(1).
- Laurenza, M. J., & Darmady, I. S. (2023). Penerapan Konsep Safe Mobility dan Strip Mobius pada Desain Transpor Hub Pulo Gadung. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 4(2), 1301–1316. <https://doi.org/10.24912/stupa.v4i2.21909>
- McAslan, D., Kenney, L., Najjar Arevalo, F., King, D. A., & Miller, T. R. (2024). Planning for uncertain transportation futures: Metropolitan planning organizations, emerging technologies, and adaptive transport planning. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 24(March), 101055. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101055>
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative data analysis: An expanded sourcebook*. New York: SAGE.
- Mulyadi, D., Nurasa, H., & Halimah, M. (2021). Implementasi Penyelenggaraan dan Pengelolaan Terminal Tipe C di Banjaran, Kabupaten Bandung (Studi Kasus di Terminal Banjaran Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung). *Responsive*, 4(1), 1. <https://doi.org/10.24198/responsive.v4i1.32245>
- Nursetyo, G. (2016). Kajian Manajemen Sirkulasi Terminal Bus (Studi Kasus : Terminal Bus Tirtonadi Surakarta). *Jurnal Teknik Sipil dan Arsitektur*, 18(22), 1–7.
- Prasetyo, R. D., Anindita, R. Y., Otomotif, R., Jalan, T., Tengah, J., Rekayasa, P., Transportasi, S., Jalan, T., Tengah, J., & Perhubungan, D. (2024). Strategi Pengendalian Terminal Bayangan. *Jurnal Kebijakan Publik*, 15(2), 223–229.
- Siahaan, A. Y., & Pardede, P. D. K. (2022). *Transformasi Pembangunan Melalui Pelayanan Publik*. Jakarta: CV. Pena Persada.
- Sinabutar, N. S. (2020). Implementation of Batu Kuning Baturaja Terminal Based on the Regulation of the Minister of Transportation Number 40 of 2015 concerning Service Standards for the Implementation of Road Transportation Passenger Terminals. *Administrative and Environmental Law Review*, 1(1), 53–64. <https://doi.org/10.25041/aclr.v1i1.2084>
- Time, S. (2022). *Ada Signal Oknum Yang Ingin Mengelola Di Terminal Tipe A Simpang Aur Kuning Bukittinggi*. <https://sumbartime.com/ada-signal-oknum-yang-ingin-mengelola-di-terminal-tipe-a-simpang-aur-kuning-bukittinggi-2/>
- Tresna, R. B., & Aditya, N. C. (2021). Perancangan Terminal Bus Tipe A Kabupaten Karawang. *DESA - Design and Architecture Journal*, 2(2), 58–62. <https://doi.org/10.34010/desa.v2i2.10237>
-