

Efektivitas Tata Kelola Terminal Anak Air Untuk Optimalisasi Transportasi Publik di Kota Padang

Azizah H. R*, Zikri Alhadi

Universitas Negeri Padang

Abstrak: Tujuan penelitian ini untuk menganalisis efektivitas tata kelola Terminal Anak Air serta mengidentifikasi faktor-faktor penghambat dalam pelaksanaannya. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan studi dokumentasi terhadap pengelola terminal, operator transportasi, pengguna jasa, serta akademisi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa efektivitas tata kelola terminal terhambat oleh lemahnya koordinasi antar lembaga, minimnya partisipasi operator AKDP/AKAP, belum tersedianya moda lanjutan secara terintegrasi, serta keterbatasan sumber daya manusia dan manajemen operasional. Selain itu, pembangunan terminal yang tidak mempertimbangkan karakteristik sosial masyarakat dan ketidaksiapan infrastruktur akses juga menjadi kendala utama. Dengan demikian, diperlukan reformulasi strategi tata kelola yang lebih kolaboratif, berbasis perilaku pengguna, dan didukung sistem manajemen yang adaptif agar optimalisasi transportasi publik di Kota Padang dapat tercapai melalui peran aktif Terminal Anak Air.

Kata Kunci: Tata Kelola, Terminal, Transportasi Publik, Kota Padang

DOI:

<https://doi.org/10.47134/villages.v6i2.313>

*Correspondence: Azizah H.R

Email: azizahhr7@email.com

Received: 22-06-2025

Accepted: 22-07-2025

Published: 22-08-2025



Copyright: © 2025 by the authors. Submitted for open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Abstract: This study aims to determine the effectiveness of air terminal management for optimizing public transportation in Padang City and identify inhibiting factors in its implementation. The background of the study is that the air terminal in Padang City was built as a type A terminal, expected to become an integrated hub for intermodal public transportation in accordance with Ministerial Regulation No. 32 of 2015. However, in practice, this terminal has not been able to function optimally in supporting the smooth and integrated operation of public transportation. The method used by the researcher was a descriptive qualitative approach with a purposive sampling technique. Data collection instruments included field observations and interviews with informants including Infrastructure and Facilities Employees of the West Sumatra Class II Land Transportation Management Center (BPTD), Terminal Supervisors (Wasatpel), Terminal Field Officers, Trans Padang Coordinators, service users, public transportation operators, and Transportation Policy Experts. Furthermore, documentation studies were used to document the research, and triangulation was used to test the validity of the data. Data analysis techniques were carried out through data reduction and drawing conclusions from the research conducted. The results of this study indicate that the effectiveness of the management of the air terminal for optimizing public transportation in Padang City is still ineffective. This situation is inseparable from the inhibiting structural governance factors faced by the terminal, particularly related to location and accessibility. The location is remote and non-strategic, as many residents are unaware of the terminal's existence. Alternative routes for large buses are also relatively narrow. Inter-sectoral coordination is suboptimal. The existence of shadow terminals, which minimizes the participation of inter-provincial (AKAP) and inter-city within-province (AKDP) transport operators in accessing the official terminal, is also limited. This is compounded by limited human resources and operational management. Therefore, a more collaborative, user-driven governance strategy reformulation supported by an adaptive management system is needed to optimize public transportation in Padang City through the active role of the air terminal.

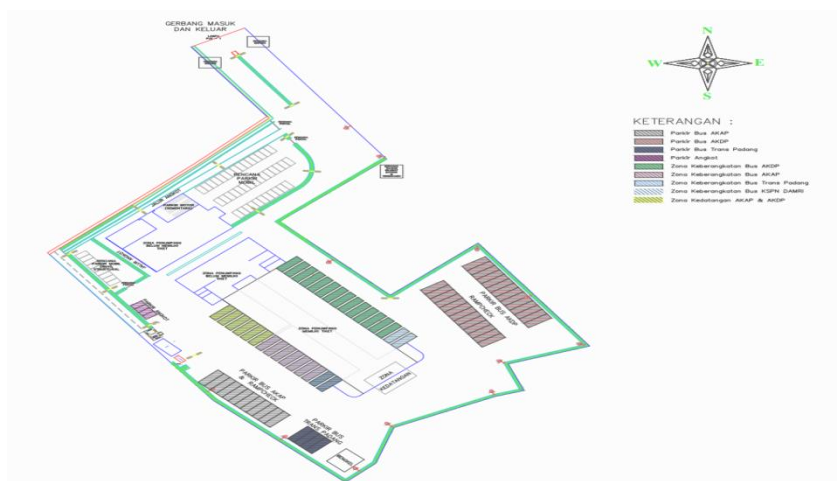
Keywords: Effectiveness, Governance, Terminal, Public Transportation

Pendahuluan

Transportasi publik adalah salah satu komponen yang penting untuk mendukung mobilitas masyarakat, efisiensi ekonomi serta keberlanjutan lingkungan di wilayah perkotaan. Salah satu elemen penting dalam sistem transportasi publik itu adalah keberadaan terminal, yang fungsinya sebagai simpul distribusi pergerakan penumpang dan kendaraan. Pengelolaan terminal sebagai simpul transportasi publik telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang menegaskan bahwa terminal penumpang merupakan bagian dari prasarana transportasi yang wajib dikelola secara aman, tertib, dan terorganisasi (Yulianti, 2021).

Pengelolaan terminal diatur 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. (Permenhub No 132 Tahun 2015). 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 (Fitria & Purwaningsih, 2020).

Di Kota Padang, Provinsi Sumatera Barat, peningkatan kebutuhan akan transportasi publik menjadi tantangan tersendiri seiring perkembangan kota yang semakin pesat dari segi jumlah penduduk dan aktivitas sosial ekonomi masyarakat. Berdasarkan peraturan daerah Kota Padang Nomor 2 tahun 2022 mengatur tentang penyelenggaraan transportasi darat, yang meliputi terminal sebagai bagian penting dari sistem transportasi. Peraturan ini bertujuan untuk meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat melalui penyelenggaraan transportasi yang teratur, aman, dan nyaman. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penduduk Kota Padang pada tahun 2024 tercatat sebanyak 954.177 jiwa. Dengan luas wilayah Kota Padang 694,96 km². Tingginya jumlah penduduk ini tentu memerlukan sistem transportasi publik yang memadai, terintegrasi, dan mampu melayani kebutuhan mobilitas-mobilitas masyarakat secara efektif (Rohmah et al, 2024).



Gambar 1. Layout Terminal Anak Air

Pada gambar 1 terlihat Terminal Anak Air merupakan terminal penumpang tipe A yang masih aktif di Kota Padang saat ini. Terminal ini terletak di Jl. Anak Air, Kelurahan Batipuh Panjang, Kecamatan Koto Tengah, Kota Padang. Terminal Anak Air mulai dioperasikan sejak Oktober tahun 2021, dengan anggaran sekitar Rp 90 miliar lebih. Terminal ini memiliki Luas Area 27,385 m², dan Luas Bangunan 10,364 m². Terminal ini berada dibawah kewenangan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) wilayah Sumatera Barat. Terminal Anak Air diperuntukkan atau difungsikan untuk melayani berbagai jenis angkutan umum, yang mencakup: AKAP (Angkutan Kota Antar Provinsi), AKDP (Angkutan Kota dalam Provinsi), Angkot (Angkutan Kota) dan Trans Padang (Bus Rapid Transit /BRT). CCTV, toilet umum/disabilitas, ruang ibu hamil/menyusui, mushola, kantin, tempat istirahat awak kendaraan, bengkel perbaikan ringan kendaraan, area UMKM akan tetapi, belum dimanfaatkan secara optimal oleh operator angkutan maupun masyarakat pengguna jasa. Salah satu fasilitas yang cukup menarik dan menjadi nilai tambah dari Terminal Anak Air adalah tersedianya ruang serbaguna yang dapat digunakan untuk kegiatan sosial, pendidikan, atau komunitas. Berdasarkan informasi dari pihak pengelola terminal, ruang ini pernah digunakan oleh sekolah dasar atau taman kanak-kanak untuk mengadakan acara pentas seni (pensi). Hal ini menunjukkan bahwa terminal tidak hanya berperan dalam aspek transportasi, tetapi juga memiliki potensi sebagai ruang publik multifungsi yang bisa memperkuat hubungan sosial dan aktivitas masyarakat sekitar (Polevoda & Sherman, 2018). Namun, potensi-potensi tersebut belum sepenuhnya dioptimalkan karena rendahnya tingkat kunjungan penumpang dan armada yang beroperasi di terminal. Dengan demikian, pemanfaatan fasilitas yang telah tersedia belum memberikan dampak signifikan terhadap

aktivitas ekonomi dan sosial yang seharusnya tercipta di dalam kawasan terminal. Temuan ini diperkuat oleh hasil wawancara peneliti dengan salah satu petugas pengelola terminal, Ibuk Meli, yang menyampaikan bahwa aktivitas armada di Terminal Anak Air masih tergolong rendah. Kondisi tersebut tidak lepas dari faktor penghambat tata kelola struktural yang dihadapi terminal, khususnya terkait lokasi dan aksesibilitas.

Hal ini menunjukkan adanya ketimpangan persepsi antara pihak pengelola terminal dan operator angkutan yang mencerminkan lemahnya komunikasi, koordinasi, dan keterlibatan antar pemangku kepentingan, sehingga menjadi salah satu faktor utama yang menghambat efektifitas tata kelola terminal anak air. Fenomena tersebut juga memperjelas bahwa tata kelola terminal belum berjalan secara optimal. Tata kelola yang dimaksud, mencakup aspek penting, seperti perumusan kebijakan pengelolaan, koordinasi antar lembaga, infrastruktur pendukung, pelayanan kepada masyarakat, dan penegakan aturan di lapangan. Sayangnya, pertumbuhan terminal bayangan justru mencerminkan ketidakmampuan terminal resmi dalam menyediakan layanan yang sesuai dengan kebutuhan dan ekspektasi pengguna. Akibatnya, pengawasan dan penertiban oleh Dinas Perhubungan juga sulit dilakukan, serta berdampak negatif pada kepercayaan masyarakat terhadap sistem transportasi umum (Prasetyo et al., 2024). Berdasarkan PO , telah tercatat sebagai operator resmi, jadwal keberangkatan yang hanya satu kali per hari, serta dominasi rute luar provinsi (AKAP), mengindikasikan bahwa fungsi terminal anak air sebagai simpul mobilitas publik harian maupun *regional* belum berjalan secara menyeluruh. Fakta-fakta ini mempertegas bahwa keberadaan fisik terminal dan keberagaman layanan saja tidak cukup untuk menciptakan efektivitas tata kelola terminal. Urgensi penelitian ini terletak pada perlunya evaluasi dan pemetaan komprehensif terhadap berbagai faktor yang menghambat optimalisasi pengelolaan terminal. Dengan demikian, tujuan penelitian ini adalah untuk membahas efektivitas tata kelola terminal anak air untuk optimalisasi transportasi publik di Kota Padang.

Metodologi

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif. Pendekatan ini dipilih untuk memperoleh pemahaman yang mendalam mengenai efektivitas tata kelola Terminal Anak Air dalam mendukung optimalisasi transportasi publik di Kota Padang. Penelitian dilakukan secara langsung di Terminal Anak Air, yang merupakan terminal tipe A di bawah pengelolaan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah Sumatera Barat.

Pemilihan informan dilakukan dengan teknik purposive sampling, yaitu memilih subjek berdasarkan keterlibatan dan relevansi mereka terhadap objek penelitian. Informan terdiri dari pegawai BPTD, pengelola terminal, petugas lapangan, operator angkutan umum (AKAP/AKDP), pengguna jasa transportasi, serta akademisi atau pakar kebijakan transportasi.

Data dikumpulkan melalui tiga teknik utama: wawancara mendalam, observasi langsung, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur untuk memungkinkan eksplorasi informasi yang lebih fleksibel. Observasi dilakukan terhadap kondisi fisik terminal dan aktivitas operasional di lapangan. Dokumentasi mencakup regulasi, data jumlah armada, serta laporan kegiatan terminal.

Analisis data menggunakan model Miles dan Huberman yang mencakup proses reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Uji keabsahan data dilakukan melalui triangulasi sumber, yaitu membandingkan informasi dari berbagai narasumber dan jenis data.

Hasil dan Pembahasan

Pembangunan Terminal Anak Air di Kota Padang memang telah memiliki dasar kebijakan yang kuat sesuai dengan Permenhub No. 32 Tahun 2015. Namun, dalam praktiknya, tujuan menjadikan terminal sebagai simpul integrasi moda transportasi belum tercapai secara optimal. Banyak operator AKDP tidak memasuki terminal, meskipun secara regulasi diwajibkan, dan masyarakat pun belum menjadikan terminal sebagai titik utama mobilitas mereka. Penelitian oleh (Hado Hasina & Satyadharma, 2023) di Terminal Grogol menunjukkan fenomena serupa, di mana meskipun terminal telah dibangun sesuai standar nasional, rendahnya sinergi antar operator dan kurangnya moda lanjutan membuat fungsi terminal tidak maksimal. Di Terminal Anak Air, Trans Padang belum dapat mengisi peran integratif akibat keterbatasan armada dan jadwal, serta absennya moda lanjutan seperti angkot. Hal ini memperlihatkan bahwa tata kelola berbasis tujuan formal belum cukup jika tidak dibarengi strategi implementasi yang kontekstual dan responsif terhadap kebutuhan lapangan.

Strategi yang dilakukan oleh pihak pengelola Terminal Anak Air masih bersifat parsial dan normatif. Upaya seperti kerja sama dengan Trans Padang, penyelenggaraan kegiatan sosial, dan penggunaan media sosial tidak cukup menyorot pada permasalahan utama seperti minimnya minat operator dan akses masyarakat. Sebagaimana dijelaskan

dalam penelitian oleh (Puspitasari, 2016) tentang Terminal Giwangan Yogyakarta, strategi branding tanpa sinergi operasional hanya menghasilkan eksistensi simbolik terminal, bukan fungsi nyata. Ketidaktertarikan operator AKDP untuk masuk terminal di Kota Padang karena alasan ekonomi dan lokasi yang tidak strategis menunjukkan bahwa strategi harus menyertakan insentif dan intervensi struktural. Ketiadaan moda feeder serta lemahnya sosialisasi juga memperparah ketidakpastian pengguna jasa dalam memanfaatkan terminal. Maka, strategi yang digunakan perlu berbasis perilaku pengguna dan kebutuhan pasar transportasi secara menyeluruh.

Kelemahan dalam kebijakan dan perencanaan transportasi bisa dilihat dari setelah adanya pembuatan kebijakan terkait Terminal Anak Air cenderung menekankan aspek fisik tanpa disertai sistem operasional yang matang. Berdasarkan analisis wawancara dan observasi, kebijakan yang dirancang tidak menyertakan analisis perilaku pengguna jasa dan ketertarikan operator, sehingga tidak mampu menjawab tantangan di lapangan. Penelitian oleh (Sulistiyowati & Muazansyah, 2019) mengungkapkan bahwa kebijakan transportasi publik yang tidak melibatkan stakeholder lokal dan tidak berbasis data empirik rentan gagal diimplementasikan. Perencanaan pun tampak minim, dengan tidak adanya roadmap integrasi moda, keterbatasan personel pengelola, dan infrastruktur akses jalan yang tidak layak. Sehingga meskipun fasilitas tersedia, fungsi terminal tidak berjalan karena perencanaan tidak mencakup aspek sosial, manajemen, dan kerja sama lintas lembaga. Hal ini memperkuat pentingnya perencanaan kolaboratif dan berbasis analisis kebutuhan nyata pengguna.

Terminal Anak Air secara fisik telah memenuhi standar tipe A, namun pemanfaatan fasilitasnya sangat minim. Fasilitas seperti loket, kios, dan ruang tunggu hanya terisi sebagian, karena arus penumpang yang rendah dan ketidakhadiran operator AKDP secara rutin. Seperti temuan dalam penelitian (Hikmah Yogi Prasajo et al., 2023) pada Terminal Bulupitu, Banyumas, keberadaan fisik terminal tidak menjamin efektivitasnya jika tidak didukung aktivitas operasional yang berkesinambungan. Keterbatasan akses jalan menuju terminal menjadi hambatan teknis dan strategis yang signifikan, karena jalan sempit dan kabel rendah menyulitkan bus besar untuk masuk. Di samping itu, tidak adanya angkutan pengumpan (feeder) yang terintegrasi membuat masyarakat enggan datang ke terminal. Oleh karena itu, infrastruktur internal yang memadai tidak akan cukup tanpa konektivitas eksternal dan aktivitas ekonomi yang mendukung.

Pengawasan terhadap pelaksanaan tata kelola Terminal Anak Air belum menunjukkan hasil signifikan dalam perubahan perilaku operator dan pengguna. Meskipun sosialisasi dilakukan dan ramp check dilaksanakan, ketiadaan sanksi tegas atau tindakan hukum menyebabkan rendahnya kepatuhan operator AKDP untuk masuk ke

terminal. Hal ini senada dengan penelitian oleh (Meilasari et al., 2023) di Terminal Arjosari, Malang, yang menyatakan bahwa lemahnya pengawasan disertai regulasi longgar berdampak pada munculnya terminal bayangan dan ketidaktertiban transportasi. Sementara itu, pengawasan internal terhadap pelayanan terminal seperti kebersihan dan keamanan sudah cukup baik, terlihat dari indeks kepuasan masyarakat yang tinggi. Namun, aspek pengawasan seharusnya menyeluruh, termasuk keselamatan dalam armada dan kepatuhan operator terhadap rute dan waktu. Jika pengawasan tidak diperkuat dengan instrumen hukum dan koordinasi multisektor, maka fungsi terminal hanya akan menjadi simbol formal tanpa efektivitas fungsional.

Dari Segi faktor yang menghambat, struktur organisasi pengelola Terminal Anak Air yang berada di bawah kewenangan vertikal Kementerian Perhubungan melalui BPTD Wilayah II Sumatera Barat menyebabkan keterbatasan ruang gerak dalam operasional di daerah. Tidak adanya koordinasi yang kuat antara BPTD dan Pemerintah Kota Padang menghambat penyelesaian masalah strategis seperti akses jalan dan terminal bayangan. Hal ini menunjukkan bahwa tata kelola transportasi publik yang terlalu sentralistik tidak responsif terhadap dinamika lokal. Menurut teori (Thoah, 2020), efektivitas organisasi publik sangat ditentukan oleh keterbukaan komunikasi antar unit dan fleksibilitas dalam pelaksanaan. Penelitian oleh (Nurhasana & Frinaldi, 2020) juga membuktikan bahwa sinergi antarinstansi di sektor transportasi sangat penting dalam menjamin kelancaran pelayanan publik. Dengan tidak adanya forum komunikasi rutin antarinstansi, berbagai persoalan seperti ketiadaan moda pengumpan dan lemahnya pengawasan tidak terselesaikan secara berkelanjutan.

Faktor lingkungan sosial dan budaya masyarakat Padang juga menjadi penghambat utama efektivitas terminal. Budaya mobilitas masyarakat yang praktis dan ekonomis membuat mereka enggan mengakses terminal yang jauh, apalagi jika tidak tersedia transportasi lanjutan yang efisien. Hal ini mengingatkan pada teori perilaku konsumen dari (Kotler & Keller, 2016) yang menyatakan bahwa konsumen cenderung memilih layanan berdasarkan kemudahan, biaya, dan waktu tempuh. Pemerintah dan pengelola tidak merespons kondisi ini dengan strategi adaptif, seperti penataan ulang trayek atau penyediaan angkutan feeder yang murah. Penelitian oleh (Hijrina & Febrita, 2025) tentang kegagalan Terminal Banjarbaru menggarisbawahi bahwa pembangunan fisik tanpa mengintegrasikan karakter sosial masyarakat hanya akan melahirkan fasilitas yang sepi aktivitas. Terminal Anak Air mengalami hal serupa karena kurangnya pendekatan berbasis perilaku pengguna dan rendahnya sosialisasi keberadaan terminal kepada masyarakat umum.

Kinerja operasional Terminal Anak Air sangat terpengaruh oleh minimnya jumlah dan kapasitas sumber daya manusia. Hanya terdapat dua petugas untuk mengelola berbagai aspek mulai dari pelayanan, pengawasan, hingga administrasi, yang tentunya sangat tidak ideal untuk terminal tipe A. Ketidakhadiran pelatihan dan peningkatan kapasitas membuat pengelolaan tidak responsif terhadap dinamika lapangan. Teori dari Robbins & Judge dalam (Winjaya Laksana et al., 2024) menekankan bahwa kompetensi dan motivasi SDM sangat berpengaruh pada efektivitas organisasi publik, termasuk dalam sektor transportasi. Penelitian oleh (Aditya et al, 2024) juga menunjukkan bahwa SDM yang minim dan tidak terlatih menyebabkan banyak program transportasi daerah gagal mencapai tujuannya. Dalam konteks Terminal Anak Air, keterbatasan petugas membuat penertiban terhadap terminal bayangan dan sosialisasi kepada operator tidak berjalan maksimal.

Fungsi manajemen dalam pengelolaan Terminal Anak Air belum berjalan secara sistematis dan integratif. Strategi promosi terminal masih bersifat simbolik, seperti menyewakan tempat untuk kegiatan umum, namun tidak dibarengi dengan kebijakan transportasi yang menyeluruh seperti integrasi trayek dan jadwal antar moda. Ketidakhadiran sistem kontrol, evaluasi berkala, dan indikator kinerja membuat pengelolaan tidak memiliki arah perbaikan yang jelas. Teori manajemen publik dari Osborne dan Gaebler menegaskan bahwa organisasi publik perlu mengadopsi prinsip manajemen kinerja berbasis hasil agar dapat bekerja secara efektif dan efisien. Penelitian oleh (Nursetyo, 2016) juga menyoroti bahwa manajemen terminal di beberapa kota besar gagal karena tidak adanya sistem informasi terpadu dan sinergi lintas aktor. Di Terminal Anak Air, lemahnya sistem manajemen menyebabkan pelanggaran regulasi seperti terminal bayangan tidak mendapatkan respons hukum yang tegas, dan ini semakin memperburuk citra terminal di mata masyarakat dan operator.

Implikasi dari pembahasan dalam penelitian berjudul Efektivitas Tata Kelola Terminal Anak Air untuk Optimalisasi Transportasi Publik di Kota Padang menunjukkan bahwa keberhasilan pengelolaan terminal tidak hanya bergantung pada ketersediaan infrastruktur fisik, tetapi juga pada sinergi antar lembaga, pendekatan berbasis perilaku pengguna, serta strategi manajerial yang adaptif dan terintegrasi. Kegagalan dalam membangun koordinasi antara BPTD dan Pemerintah Kota, minimnya partisipasi operator transportasi, serta ketidaksesuaian kebijakan dengan karakter sosial masyarakat mengakibatkan Terminal Anak Air belum mampu berfungsi sebagai simpul integrasi moda transportasi. Hal ini menandakan bahwa optimalisasi transportasi publik memerlukan tata kelola yang responsif, kolaboratif, dan berbasis bukti di lapangan. Oleh karena itu, implikasi utamanya adalah perlunya reformulasi peran kelembagaan, perencanaan berbasis

data sosial, serta peningkatan kapasitas SDM dalam mendorong terciptanya sistem transportasi publik yang efektif, efisien, dan berkelanjutan.

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai efektivitas tata kelola Terminal Tipe A Anak Air di Kota Padang, dapat disimpulkan Tata kelola Terminal ini belum berjalan secara efektif. Tujuan normatif sebagai simpul integrasi transportasi sudah dirumuskan dengan baik, namun pelaksanaannya belum tercapai secara optimal. Strategi yang dilakukan oleh BPTD seperti kerja sama dengan Trans Padang, kegiatan sosial, dan penyewaan fasilitas belum menyentuh inti masalah. Hambatan utama meliputi tidaknya tersedia angkutan pengumpan (feeder), akses jalan yang sempit, serta minimnya keterlibatan operator dan masyarakat. Perencanaan jangka panjang belum terkoordinasi antara pusat dan daerah, lebih fokus pada pembangunan fisik tanpa dukungan sistem transportasi yang berkelanjutan. Kebijakan masih bersifat satu arah (top-down) dan kurang melibatkan pemangku kepentingan secara aktif. Pelaksanaan di lapangan belum efektif. Aktivitas kendaraan rendah dan tidak stabil. Hanya Trans Padang yang rutin beroperasi, itu pun dengan jumlah penumpang sedikit karena masyarakat lebih memilih naik dari pinggir jalan. Fasilitas terminal sebenarnya sudah memadai untuk standar tipe A, namun akses jalan yang kurang mendukung, lokasi yang jauh, dan rendahnya kunjungan membuat banyak fasilitas tidak dimanfaatkan. Pengawasan sudah dilakukan seperti ramp check, namun tidak disertai sanksi tegas, dan koordinasi antar instansi masih lemah. Secara keseluruhan, efektivitas tata kelola terminal ini masih terkendala oleh lemahnya pelaksanaan, kurangnya integrasi moda transportasi, koordinasi antar lembaga, dan aksesibilitas yang belum mendukung.

Penelitian ini memberikan kontribusi penting dalam mengidentifikasi berbagai faktor yang menghambat efektivitas tata kelola Terminal Anak Air sebagai simpul strategis transportasi publik di Kota Padang, sekaligus menegaskan perlunya pendekatan tata kelola yang lebih kolaboratif, adaptif, dan berbasis kebutuhan pengguna. Untuk mendukung perbaikan ke depan, diperlukan langkah praktis berupa peningkatan koordinasi lintas lembaga, penyediaan moda lanjutan yang terintegrasi, perbaikan akses jalan, penerapan sanksi tegas terhadap pelanggaran, serta strategi komunikasi yang efektif guna meningkatkan pemanfaatan terminal oleh masyarakat dan operator. Penelitian selanjutnya disarankan untuk mengkaji perilaku pengguna transportasi publik dan preferensi operator dalam memilih titik naik-turun penumpang, menggunakan pendekatan kuantitatif atau campuran guna mengukur kepuasan pengguna dan efektivitas kebijakan lintas sektor, menganalisis potensi pengembangan moda transportasi lanjutan (feeder) serta digitalisasi

manajemen terminal, dan melakukan studi komparatif dengan terminal serupa di daerah lain untuk memperoleh perspektif praktik terbaik. Dengan pendekatan tersebut, hasil penelitian selanjutnya diharapkan mampu memberikan rekomendasi yang lebih aplikatif dan komprehensif dalam mendukung optimalisasi transportasi publik berbasis tata kelola yang efektif.

Daftar Pustaka

- Agustino, L. (2017). Dasar-dasar Kebijakan Publik. Repository UNTIRTA
- Ambia, N. (2018). Pengaruh Efektivitas Kerja Pegawai Terhadap Kualitas Pelayanan Publik Di Kelurahan Sidorame Barat I Kecamatan Medan Perjuangan. *Publik Reform*, 1–8. <http://jurnal.dharmawangsa.ac.id/index.php/jupublik/article/view/339%0Ahttp://jurnal.dharmawangsa.ac.id/index.php/jupublik/article/viewFile/339/332>
- Annisa, P. & Anzu, E. Z. (2024). Optimalisasi Pengelolaan Retribusi Parkir Pada Pendapatan Asli Daerah Kota Jambi. *Jurnal Mahasiswa Ekonomi Dan Bisnis Islam (JMEBI)*, 01(01), 1–13.
- Ariyani, N. & Handayani, R. (2024). Efektivitas Penggunaan Aplikasi E-Kinerja Pegawai Pada Kantor Camat Amuntai Selatan Kabupaten Hulu Sungai Utara. *Jurnal MSDM*, 1 No. 3, 622–633.
- Dewi, K. S. D. (2022). Kebijakan Publik: Proses, Implementasi dan Evaluasi. Penerbit Samudra Biru (Anggota IKAPI): DI Yogyakarta
- Dolly, F. I., Sofa, A., & Sakila, B. (2024). Efektivitas Program Keluarga Harapan (PKH) Dalam Pemerataan Kesejahteraan Sosial Di Kelurahan. *10(2)*, 127–136.
- Dwitica, D., & Frinaldi, A. (2024). *Strategi Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Barat Dalam Pengelolaan Terminal Type B Sago Painan*. 05(02), 1–13.
- Firmansyah, Y., Kristian, I., Nuradhawati, R., Rajagaluh, T., Maja, T., Talaga, T., Cikijing, T., Bantarujeg, T., Jati, T., & Wangi, T. J. (2025). Terminal Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli.
- Fitria, L. E. P. (2020). Faktor Alihfungsi Lahan Terminal Regional Bingkuang Menjadi Perkantoran Di Aia Pacah Kecamatan Koto Tangah Kota Padang. *JURNAL BUANA*.
- Handayani, S., Afrianti, D. A., Suryandari, M., & Bekasi, K. (2021). Implementasi kebijakan angkutan umum di DKI Jakarta. *2(1)*, 19–28.
- Hasina, H., Satyadharma, M., Hasina, H. & Satyadharma, M. (2023). Strategi Pengembangan Fungsi Terminal Penumpang Tipe B. *6(1)*, 246–256.
- Kamaluddin, S. (2019). Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik (Good Governance) Pada Kantor Distrik Okhika Kabupaten Pegunungan Bintang. *Papua Review: Jurnal Ilmu Administrasi Dan Ilmu Pemerintahan*, 3 (1), 222–228.

- 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>
- Kristian, I. (2023). Kebijakan publik dan tantangan implementasi di Indonesia. 21(2), 88–98.
- Muhamad, I. (2024). Kajian Fungsi Dan Tata Ruang Terminal Penumpang Bus Baranangsiang Di Kota Bogor. 168–173.
- Mulyono. (2020). Manajemen Transportasi Perkotaan Terpadu. Jakarta: Rajagrafindo Persada.
- Mustofa, A., & Zainal, F. (2023). Kualitas Pelayanan Publik Pada Bus Trans Jatim Della Ajeng Ayu Febriyanti, Amirul Mustofa, Zainal Fatah SAP – Edisi Khusus November Tahun 2023. *Soetomo Administrasi Publik*, 381–394.
- Nabilah, A., & Dharmawan, I. (2022). Tata kelola pemerintahan dalam mengatasi kemacetan melalui penyediaan transportasi publik. 2(April), 44–54.
- Nurhasana, A., & Frinaldi, A. (2020). Efektivitas Penggunaan Sistem Aplikasi Otentikasi Penerima Pensiun Pt.Taspen Secara Digital Dengan Menggunakan Smartphone Di Kota Padang. *Jurnal Manajemen Dan Ilmu Administrasi Publik (JMIAP)*, 2(3), 16–25. <https://doi.org/10.24036/jmiap.v2i3.180>
- Ode, S., & Mote, M. K. (2023). Implementasi transportasi terintegrasi di perkotaan. 14(3), 337–343.
- Peraturan Daerah Kota Padang No 2 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Transportasi Darat.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan
- Prasetyo, R. D. & Anindita, R. Y. (2024). Strategi pengendalian terminal bayangan. 15(2), 223–229.
- Pratama, A., Judiantono, T., & Bandung, U. I. (n.d.). Optimalisasi Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau. 115–129.
- Rahayuningsih, T. W., Igrisa, I. & Sulila, I. (2024). Governance Pada Kantor Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) Perwakilan Provinsi Gorontalo. *Socius: Jurnal Penelitian Ilmu-ilmu Sosial*. 1 (10) 2024. <https://doi.org/10.5281/zenodo.11109276>
- Rohmah, W., Ramadhani, M., & Pratio, G. A. (2024). Implementasi Kebijakan Pemerintah dalam Pengelolaan Transportasi Publik di Kota Surakarta : Tinjauan Hukum dan Pemerintahan. 3(1), 55–66.
- Sopanah, A. & Kurniwati, R. (2023). Pengelolaan Badan Usaha Milik Desa (BUMDES) Dalam Rangka Optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Berbasis Kearifan Lokal.

- Sulistyowati, A., & Muazansyah, I. (2019). Pemodelan Transportasi Adalah Media Yang Paling Efektif Dan Efisien Yang Dapat Menggabungkan Semua Faktor Tersebut Dan Keluarannya Dapat Digunakan Untuk Memecahkan Permasalahan Transportasi Baik Pada Masa Sekarang Maupun Pada Masa Yang Akan Datang. *IAPA Proceedings Conference*, 152–165.
- Sungkowo, S. S., Nurhasanah, N., & Bernardianto, R. (2022). Analisis Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya. *Pencerah Publik*, 9(2), 15–26. <https://doi.org/10.33084/pencerah.v9i2.4254>
- Takahepis, J. K. R. (2021). Efektivitas Pelayanan Akta Kelahiran Secara Online di Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Manado. *Jurnal Governance*, Vol.1, No.(2), 1–12.
- Tampi, G. B. (2020). Efektivitas Unit Layanan Administrasi Dalam Pengelolaan Data Di Sekretariat Daerah Provinsi Sulawesi Utara. *E-Journal UNSRAT*, 1–6.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
- Wahyuni, A. S., Hayati, R. & Rijali, S. (2019). *Efektivitas pelaksanaan pelayanan administrasi terpadu kecamatan (paten) di kecamatan jaro kabupaten tabalong*. 2(2), 421–434.
- Yulianti, F. (2021). Evaluasi Kinerja Terminal Tipe A di Kota Bandung. *Jurnal Transportasi Dan Infrastruktur*, 13 (2), 98–110.
- Zeithaml, V.A., Parasuraman, A., & Berry, L. (2020). Delivering Quality Service: Balancing Customer Perceptions and Expectations.