

**KAJIAN PEMANFAATAN TERMINAL TERKAIT DENGAN
KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH
KOTA JAYAPURA**

TESIS

**WONEBALEKBEREDAM
MPW4515020**



Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar
Magister

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH
DAN KOTA PASCASARJANA UNIVERSITAS
BOSOWA MAKASSAR**

2018


HALAMAN PENGESAHAN


1. Judul : **KAJIAN PEMANFAATAN TERMINAL TERKAIT DENGAN KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH KOTA JAYAPURA**
2. Nama Mahasiswa : Wonebalek Beredam
3. NIM : MPW4515020
4. Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyetujui
Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Ir. Murshal Manaf, MT.
Ketua



Dr. Ir. Agus Salim, M.Si.
Anggota

Mengetahui

Direktur PPs Universitas Bosowa

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota,


Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si.

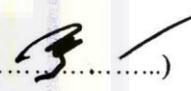

Dr. Ir. Svafri, M.Si.


HALAMAN PENERIMAAN


Pada hari / tanggal : Kamis/ 04 Oktober 2018
Tesis : WONEBALEK BEREDAM
NIM : MPW4515020

Telah Diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota.

PANITIA UJIAN TESIS


Ketua : Dr. Ir. Murshal Manaf, MT. (.....) 
(Pembimbing I)

Sekretaris : Dr. Ir. H. Agus Salim, M.Si (.....) 
(Pembimbing II)

Anggota Penguji : 1. Dr. Ir. H. Lambang Basri, M.Sc (.....) 

2. Dr. Ir. Misliah, M.Str. (.....) 

Makassar, 04/ Oktober 2018
Direktur Ps Universitas Bosowa

Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si
NIND. 09 1301 7402 

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Wonebalek Beredam

Nim : MPW4515020

Program Studi : Magister Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa keseluruhan ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 07 Oktober 2018

Yang menyatakan



WONEBALEK BEREDAM

RIWAYAT PENULIS



Wonebalek Beredam, lahir di Asbol Tanggal 15 Agustus Tahun 1992, anak ke pertama dari Ayah Larry Berendam dan Ibu Welmina Endaganggok, memiliki 2 bersaudara laki-laki, 1 saudara anak laki-laki dari Ibu kedua Mele Istele. 1 saudara anak dari Ibu Pertama yang telah tiada Welmina Endaganggok.

Ibu kandung meninggal dunia saat masih berusia 7 tahun dan besar dengan seorang Ayah. Dari sejak kecil cita-cita untuk sekolah, maka harus berpisah dengan orang tua (Ayah) sejak masih berusia 13 tahun besar dengan Bapa Thimo Berendam sebagai wali orang tua. Hidup jauh dari orang tua selama proses pendidikan sejak SD sampai dengan menyelesaikan S2 di Pasca Sarjana Universitas Bosowa. Riwayat dalam pendidikan SD Inpres Kobakma tamat tahun 2005 Ibu kota Kabupaten Mamberamo Tengah saat ini, dan lanjut SMP di Wamena SMP Negeri 1 Wamena, tamat tahun 2008, dan lanjut SMA Negeri 1 Wamena Tamat pada tahun 2011. Pada tahun 2011 setelah tamat SMA merantau keluar pulau Papua yaitu di Kota Manado disana lanjut S1, di Universitas Teknologi Sulawesi Utara (UTSU) Manado. Tamat pada tahun 2015, dan lanjut studi S2 di Pasca Sarjana Universitas Bosowa Makassar, menyelesaikan studi S2 pada tahun 2018.

Makassar,07 Oktober 2018

WONEBALEK BEREDAM

KATA PENGANTAR

Peratama-tama saya panjatkan puji dan syukur kehadiran Tuhan yang Maha Esa karena, atas penyertaan, perlindungannya dan berkat yang selalu tercurah dalam kehidupan saya, sehingga saya melakukan aktivitas dalam keadaan yang sehat, dan terutama saya dapat menyelesaikan tugas ini dengan baik. Dan Saya tidak lupa juga menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Batara surya, M.Si selaku direktur pasca sarjana Universitas Bosowa
2. Bapak Dr. Ir. Safri, M.Si Selaku ketua program studi perencanaan wilayah dan kota di pasca sarjana universitas bosowa
3. Bapak. Dr. Ir. Murshal Manaf, MT Selaku ketua dosen bimbingan selalu memberikan masukan arahan dan motivasi kepada saya sehingga saya bisa dapat menyelesaikan tugas ini.
4. Bapak. Dr. Ir. Agus Salim, M.Si selaku dosen bimbingan II yang selalu memberikan masukan arahan dan motivasi sehingga saya bisa menyusun tugas dengan baik.
5. Saya menyampaikan terima kasih juga kepada bagian TU yang selalu membantu saya dalam kepengurusan akademik maupun dalam proses pembayaran SPP.
6. Saya menyampaikan terima kasih kepada pemerintah kota Jayapura dimana telah mengijinkan saya untuk melakukan penelitian terkait dengan kajian pemanfaatan terminal terkait dengan kebijakan pengembangan wilayah kota Jayapura.

7. saya mengucapkan banyak terima kasih kepada orang tua tercinta Bapa Larry Berendam dan Ibu Mele Istele, yang selalu mendukung dalam biaya dan doa sehingga saya selalu sehat dan bisa beraktivitas sampai saat ini bisa menyelesaikan tugas tesis ini.
8. Saya menyampaikan terima juga kepada keluarga bapak Eremen Berendam dan Ibu Henny Rina Dimara dan kakanda Yobi Berendam dan keluarga lain yang selalu mendukung dalam doa dan biaya sehingga saya bisa dapat menyelesaikan proses perkuliahan saya.
9. Dan saya menyampaikam terimakasih kepada teman-teman seperjuangan baik di kampus bahkan teman-teman lingkungan mahasiswa Papua yang di kota studi Makassar, dimana selalu memberikan dorongan dan motivasi kepada saya, sehingga saya dapat menyelesaikan tugas ini.

Makassar, 07 Oktober 2018

Penyusun

WONEBALEK BEREDAM

ABSTRAK

Wonebalek Beredam Mpw4515020 Kajian Pemanfaatan Terminal Terkait Dengan Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Jayapura

Terminal sebagai prasarana perhubungan darat yang sangat penting, yaitu sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang serta sebagai tempat persinggahan bagi angkutan ditengah perjalanannya. Fungsi utama dari terminal yakni sebagai penyedia fasilitas masuk dan keluar dari obyek-obyek yang akan diangkut, penumpang atau barang, menuju dan dari sistem. Sesuai dengan fungsi terminal yang berperan dalam menunjang tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan, maka keberadaan terminal perlu direncanakan dengan baik agar dapat memanfaatkan dengan baik. Fenomena yang terjadi saat ini di kota Jayapura adalah kurang memperhatikan pengelolaan terminal antara lain adalah kondisi lokasi terminal, fasilitas-fasilitas umum dan penunjang, kondisi angkutan, serta arah pemanfaatan ruang kota. Untuk menjawab persoalan tersebut maka, pendekatan rancangan penelitian adalah dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Populasi penelitian adalah sopir angkot dan calon penumpang di terminal Entrop dan Youtefa. Jumlah sampel yang diambil adalah 100 sopir angkot dan 100 calon penumpang yang ada dalam lokasi terminal Entrop dan Youtefa. Analisis penelitian digunakan adalah analisis skorsing dan SWOT. Analisis skorsing digunakan untuk mengetahui seberapa besar tingkat penilaian pemanfaatan terminal terhadap persepsi pengguna yaitu sopir angkot dan calon penumpang pada lokasi terminal dan analisis SWOT adalah menjawab arahan pemanfaatan terminal. Hasil analisis dapat disimpulkan bahwa perlu adanya peningkatan pemanfaatan fungsi terminal di kota Jayapura, dimana hal ini mengingat status kota Jayapura sebagai Ibu kota Propinsi Papua dan Jayapura sebagai pusat pelayanan pendidikan, kesehatan dan ekonomi.

Kata Kunci : Kajian Pemanfaatan Terminal Terkait Dengan Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Jayapura

ABSTRAK

Wonebalek Beredam Mpw4515020 Terminal Utilization Study Related to Jayapura City Regional Development Policy

The terminal as a land transportation infrastructure is very important, namely as a place to raise and lower passengers as well as a transit point for transportation in the middle of its journey. The main function of the terminal is as a provider of facilities in and out of the objects to be transported, passengers or goods, to and from the system. In accordance with the terminal functions that play a role in supporting the availability of transportation services that are in accordance with the level of need, the existence of the terminal needs to be well planned in order to be able to make good use of it. The current phenomenon in the city of Jayapura is the lack of attention to the management of the terminal, among others, the condition of the location of the terminal, public and supporting facilities, the condition of the transportation, and the direction of utilization of urban space. to answer this problem, the research design approach is to use a qualitative descriptive approach. The study population was public transportation drivers and prospective passengers at the terminal Entrop and Youtefa. The number of samples taken were 100 public transportation drivers and 100 prospective passengers in the Entrop and Youtefa terminal locations. The research analysis used was suspension and SWOT analysis. Suspension analysis is used to determine how much the level of assessment of terminal utilization on user perceptions, namely public transportation drivers and passenger terminals at terminal locations and SWOT analysis is to answer the direction of terminal utilization. The results of the analysis can be concluded that there needs to be an increase in the use of terminal functions in the city of Jayapura, where this is given the status of the city of Jayapura as the capital city of Papua and Jayapura provinces as centers of education, health and economic services. Keywords: Terminal Utilization Study Related to Jayapura City Regional Development Policy

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PENERIMAAN.....	iii
PERNYATAAN.....	iv
RIWAYAT PENULIS.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	ivx
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	4
1.3. Tujuan Penelitian.....	4
1.4. Manfaat penelitian.....	4
1.5. Ruang Lingkup Penelitian.....	5
1 Ruang Lingkup Materi.....	5
2 Ruang Lingkup Wilayah.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Landasan Teori.....	6
1 Teori Tempat Sentral Christaller.....	6
2. Teori Kutub Pertumbuhan oleh Perroux tahun 1955.....	6
3. Teori dari Ir. Sutami tahun 1970.....	7
4. Perkembangan Kota.....	8
5. Teori Penggunaan Lahan Kota.....	12
6. Hubungan Tata Ruang Kota dan Transportasi.....	17
7. Pengaruh Guna Lahan Terhadap Pergerakan.....	19
2.2 Terminal.....	19
1. Definisi dan Fungsi Terminal.....	19
2. Fungsi Terminal.....	23
3. Lokasi Terminal ditinjau dari aspek Tata Ruang.....	24
4. Jenis Terminal.....	26

5. Ketentuan Terminal	27
6. Prasarana lokasi terminal	29
7. Fasilitas Terminal	30
2.3. Peran Terminal Dalam Pengembangan Wilayah	31
2.4. Kerangka Pemikiran	34

BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Jenis penelitian	36
3.2. Lokasi dan waktu penelitian	36
1. Lokasi penelitian	36
2. Waktu penelitian	36
3.3. Metode Pengumpulan Data	37
1. Observasi	38
2. Wawancara	38
3. Dokumentasi	38
4. Kuesioner	38
3.4. Jenis dan sumber data	39
3.5. Populasi dan Sampel	40
1. Populasi	40
2. Sampel	40
3.6. Metode analisis data	41
1. Analisis Skorsing	41
2. Analisis SWOT	41

BAB IV GAMBARAN UMUM DAN DATA

4.1. Gambaran Umum Wilayah dan Sistem Transportasi	42
1. Kedudukan Kota Jayapura	42
2. Fungsi dan Peran Kota Jayapura	42
4.2. Kondisi Fisil Alam	43
1. Letak Geografis	43
2. Topografi dan Morfologi	48
3. Karakteristik Penduduk	49
4. Keadaan Ekonomi	51
5. Keadaan Sosial	52
4.3. Sistem Transportasi Kota Jayapura	54
1. System Transportasi Darat	55
2. Transpotasi Laut	57
3. Transportasi Danau dan Penyeberangan	57
4. Transportasi Udara	57
4.4. Arah Perkembangan Kota Jayapura	59
1. Rencana Umum Tata Ruang Kota Jayapura	59
2. Struktur dan Pola Ruang	60
3. Arah Pemanfaatan Ruang	61
4. Pengendalian Ruang	61

5. Arah Perkembangan Transportasi Kota Jayapura.....	62
--	----

BAB V ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN

5.1 Analisis Hasil Pengumpulan Data	68
1. Hasil Pengumpulan Data Wawancara	68
2. Hasil Pengamatan Fasilitas	73
5.2. Analisis factor-faktor Penyebab Pemanfaatan Terminal	75
1. Analisis Pemanfaatan Terminal.....	75
2. Analisis Aksesibilitas.....	78
3. Analisis fasilitas utama dan penunjang	81
4. Analisis system aktivitas... ..	90
5. Analisis asal tujuan pergerakan melalui terminal.....	91
6. Analisis persepsi pengguna terminal Entrop	93
7. Analisis Persepsi pengguna terminal Youtefa.....	100
5.3. Analisis Kebijakan dan Arah Perkembangan Wilayah.....	107
1. Analisis kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Jayapura.....	107
2. Analisis Kecenderungan Arah Perkembangan Kota Jayapura	108
5.4. Arahan Pemanfaatan Terminal	110
1. Analisis SWOT	110
2. Factor Internal	110
3. Faktor External.....	112
5.5. Program Strategi Optimalisasi Pemanfaatan Terminal.....	116

BAB VI PENUTUP

6.1. Kesimpulan	117
6.2. Rekomendasi	118
1. Pemerintah	118
2. Studi Lanjutan.....	119

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

1. Surat Permohonan Ijin Penelitian dan Pengambilan Data
2. Surat Ijin Penelitian
3. Lembaran disposisi
4. Surat Keterangan Telah Menyelesaikan Penelitian

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1. Wilayah Administrasi Kota Jayapura	44
Tabel 4.2. Nama dan Luas Pulau-Pulau Kota Jayapura	48
Tabel 4.3. Luas Kelerangan Kota Jayapura	49
Tabel 4.4. Jumlah Penduduk Kota Jayapura Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin	51
Tabel 4.5. Banyaknya Guru dan Murid Menurut Jenis Pendidikan di Kota Jayapura	52
Tabel 4.6. Banyaknya Rumah Sakit Umum Pemerintah,Swasta dan Militer.....	53
Tabel 4.7. Jumlah Rohaniawan di Kota Jayapura Menurut Distrik	54
Tabel 4.8. Panjang Jalan dan Kontruksi Jalan di Kota Jayapura	56
Tabel 4.9. Penerbangan Domestik Dalam Negeri dan Luar Negeri	58
Tabel 4.10. Klasifikasi Pergerakan Orang di Perkotaan Berdasarkan Maksud Pergerakan	63
Tabel 4.11. Data Terminal Kota Jayapura	66
Tabel 4.12. Jaringan Trayek dan Angkutan Umum Kota Jayapura.....	67
Tabel 5.1 Hasil Wawancara Kepala Bidang Sarana dan Prasarana Bappeda Kota Jayapura	68
Tabel 5.2. Hasil wawancara Kepala Bidang Darat Kota Jayapura	70
Tabel 5.3. Hasil Wawancara Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Kota Jayapura	71
Tabel 5.4. Hasil Wawancara Kepala Terminal Mesran	71
Tabel 5.5 Hasil Wawancara Koordinator Sopir-sopir Angkot Kota Jayapura	72
Tabel 5.6 Hasil Pengamatan Fasilitas di terminal Entrop.....	73
Tabel 5.7. Hasil Pengamatan Fasilitas terminal Youtefa.....	73
Tabel 5.8. Hasil Pengamatan Fasilitas terminal Mesran	74
Tabel 5.9 Tingkat aksesibilitas	79
Tabel 5.10. Data Transit Lokal	79
Tabel 5.11. Data Jaringan Trayek	80
Tabel 5.12. Fasilitas Penunjang dan Umum Terminal Entrop	81
Tabel 5.13. Fasilitas Penunjang dan Umum Terminal Youtefa	87
Tabel 5.14. Persepsi calon penumpang terminal Entrop	93
Tabel 5. 15. Persepsi Sopir	97
Tabel 5. 16. Daftar pertanyaan penumpang terminal Youtefa.....	101
Tabel 5.17. Daftar pertanyaan sopir	104
Tabel 5.18. Matrik Analisis SWOT	115
Grafik 4.1. Jumlah Penduduk Kota Jayapura	50

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka Pikir	35
Gambar 4.1. Peta Administrasi Kota Jayapura	46
Gambar 4.2. Luas Kota Jayapura Perdistrik.....	47
Gambar 4.3. Lokasi Terminal Entrop	65
Gambar 4.4. Lokasi Terminal Youtefa	65
Gambar 4.5. Lokasi Terminal Mesran	66
Gambar 5.1. Foto Udara Peta Kota Jayapura	75
Gambar 5.2. Foto Udara Terminal Entrop	76
Gambar 5.3. Foto Udara Terminal Youtefa	77
Gambar 5.4. Foto Udara Terminal Mesran	78
Gambar 5.5. Jalur Antrian	83
Gambar 5.6. Kantor Terminal & Mushola	83
Gambar 5.7. Kamar/WC Umum	84
Gambar 5.8. Fasilitas Cuci Mobil	84
Gambar 5.9. Jalur Kendaraan Masuk Kode Trayek IA & IB	85
Gambar 5.10. Jalur Kendaraan Keluar Trayek B1,B2,B3, dan B4 dan Pos penagih Karcis	85
Gambar 5.11. Jalur Kendaraan Keluar IA & IB	85
Gambar 5.12. Jalur Kendaraan Masuk B1,B2,B3 dan B4	85
Gambar 5.13. Kondisi Perdagangan.....	86
Gambar 5.14. Kondisi Terminal Youtefa	86
Gambar 5.15. Kondisi Pasar Youtefa.....	87
Gambar 5.16. Lokasi Terminal Mesran	88
Gambar 5.17. Fasilitas Tempat Duduk Terminal Mesran	89
Gambar 5.18. Kios dan Warung Makan di Lokasi Terminal Mesran	89
Gambar 5.19. Kantor Terminal dan Penjualan Tiket di Mesran	89
Gambar 5.20. Angkutan Kota sedang Menaikan dan Menurunkan Penumpang Di Lokasi Mall Japura	99
Gambar 5.21. Tujuan pergerakan dalam kota	92

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota adalah sesuatu yang dinamis dimana sebagai ruang pemusatan penduduk dan berbagai kehidupan sosial, ekonomi dan politik yang disebabkan oleh pertumbuhan alamiah, terjadinya migrasi dari desa ke kota serta tatanan berbagai lingkup kehidupan penduduk yang mewadahi berbagai aktifitas. Tidak dapat dipungkiri bahwa daya tarik utama dari sebuah kota adalah lapangan pekerjaan. Hal ini didukung oleh Tamin (2000: 491) yang menyatakan bahwa perkotaan menawarkan banyak kesempatan, baik di sektor formal maupun informal. Disebutkan oleh Ananta (1995) dalam Mantra (2012), tenaga kerja akan mencari pekerjaan di wilayah manapun selama di wilayah tersebut dia mendapatkan upah (penghasilan) yang lebih tinggi. Tingginya upah dan luasnya kesempatan kerja membuat banyaknya orang yang melakukan kegiatan mencari nafkah di kota. Pergerakan akibat daya tarik kota tersebut menyebabkan adanya fenomena urbanisasi.

Pertambahan jumlah penduduk tersebut, semakin banyak kegiatan-kegiatan dan usaha baik yang bersifat formal maupun nonformal, yang selanjutnya akan semakin besar pula ketergantungan terhadap penyediaan sarana perkotaan terutama sarana transportasi. Sistem kebutuhan akan transportasi ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemecahan kebutuhan pergerakan manusia atau dan barang, jelas membutuhkan moda (sarana) transportasi dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut bergerak.

Prasarana transportasi yang diperlukan itu meliputi system jaringan jalan raya, dan terminal angkutan umum (tempat pemberhentian moda). Peranan system jaringan transportasi sebagai prasarana perkotaan mempunyai dua tujuan utama:

1. Sebagai alat untuk mengerakkan pembangunan suatu wilayah perkotaan
2. Sebagai prasarana bagi pergerakan orang dan barang yang timbul akibat kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Penjelasan diatas dapat diartikan bahwa terminal, jalan dan kendaraan tidak dapat dipisahkan satu sama lain dalam menunjang kelancaran kegiatan manusia. Hal ini sejalan dengan pendapat Murlok 1999 dan Menhein 1979 (dalam Miro, 1997) bahwa: “komponen utama dalam system transportasi yaikni jalan, terminal, kendaraan, system pengoperasian (yang mengatur manusia, kendaraan, jalan dan terminal) unsure-unsur tersebut saling terkait dalam memenuhi permintaan akan transportasi yang berasal dari manusia”. Sehingga terminal merupakan peranan penting dalam pengoperasian lalu lintas yang dapat memberikan kenyamanan bagi calon penumpang angkutan umum.

Terminal sebagai prasarana transportasi jalan dalam menjalankan fungsinya sebagai tempat keperluan menaikkan dan menurunkan orang atau barang, tempat beristirahat bagi awak bus dan kendaraan sebelum memulai lagi perjalanan, serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan wujud simpul jaringan transportasi (UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) harus dapat bekerja secara optimal dan efesien, sehingga dapat mendukung mobilitas penduduk, ketertiban lalu lintas, disamping itu Terminal juga berfungsi sebagai sarana penunjang bagi peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) dari sektor redistribusi. Untuk memenuhi tugas tersebut maka Terminal di Kota Jayapura harus efektif agar dapat memenuhi tuntutan pelayanan yang sebaik-baiknya, yang mana pelayanan ini menyangkut pandangan pihak-pihak yang terkait yaitu pihak pengelola terminal dalam hal ini pemerintah (regulator) dan pihak pengguna jasa layanan (operator dan user).

Kota Jayapura merupakan pusat Ibu kota Propinsi Papua, Kota Jayapura dibatasi oleh daratan dan lautan. Di sebelah utara berbatasan langsung lautan pasifik, sebelah timur berbatasan dengan Papua New Guinea, sementara itu di sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Keerom dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Jayapura. Kota Jayapura memiliki jumlah penduduk yang sangat besar di dibandingkan dengan kota-kota lain di Propinsi Papua. Meningkatnya jumlah penduduk diikuti dengan meningkat pula kegiatan-kegiatan penduduk dan untuk melakukan kegiatan tersebut membutuhkan suatu transportasi. Transportasi menjadi penting bagi pergerakan orang dan barang dari

tempat asal ke tujuan. Untuk megakhiri dan memulai perjalanan orang membutuhkan suatu sarana terminal. Terminal menjadi penting kegiatan pergerakan orang. Terminal sebagai tempat persinggahan sementara sebelum dan sesudah melakukan perjalanan. Terminal juga sebagai pusat kegiatan, dimana orang dapat berkumpul di terminal tersebut dengan tujuan yang berbeda-beda, yaitu ingin berdagang, sebagai sopir angkot, sebagai tukang ojek dan penumpang. Oleh karena itu untuk memberikan pelayanan baik, menyediakan sarana dan prasarana terminal dengan baik, agar semua kegiatan pada terminal berjalan dengan baik.

Persoalan yang di hadapi kota Jayapura belum ada terminal yang memadai, dimana sarana-prasarana dan lingkungan yang menjadi persoalan serius. Ada beberapa terminal yang terdapat di kota jayapura yaitu terminal Mesran, terminal Youtefa, dan terminal Entrop. Tiga terminal tersebut melayani angkutan kota, pedesaan bahkan lintas kabupaten, maka terminal harus memperhatikan penuh terkait dengan sarana - prasarana dan lingkungan sekitarnya. Jika terminal tersebut tidak di kelola dengan baik, maka terminal tersebut akan menjadi tidak optimal.

Perkembangan suatu kota di katakan baik apabila pengelolaan infrastruktur kota yang baik, terutama dalam infrastruktur transportasi kota. Transportasi kota merupakan hal yang penting yang menunjang kegiatan pergerakan orang dari tempat asal ketempat tujuan dengan tujuan yang berbeda-beda. Dan dalam melakukan perjalan tersebut membutuhkan tempat pergantian moda atau disebut dengan terminal, terminal berfungsi sebagai tempat bergantian moda dan naik turunnya penumpang setelah dan sebelum melakukan perjalanan. Maka pengelolaan pembangunan terminal perlu memperhatikan aspek sarana dan prasarana agar pengoperasian di suatu terminal tersebut dapat melayani dengan baik.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, maka dirumuskan bahwa

1. Bagaimana penilaian responden terhadap pemanfaatan Terminal di Kota Jayapura?
2. Bagaimana arahan pemanfaatan terminal kota Jayapura sehingga dapat berfungsi optimal?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Mengkaji tingkat penilaian pemanfaatan Terminal di Kota Jayapura
2. Menghasilkan arahan pemanfaatan terminal agar dapat berfungsi secara optimal

1.4. Manfaat penelitian

2. Aspek Keilmuan

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi terhadap keilmuan Perencanaan Wilayah dan Kota sebagai bahan referensi bagi mahasiswa atau bidang ilmu terkait dengan transportasi, khususnya yang terkait dengan pelayanan terminal dari aspek sosial ekonomi perkotaan.

2. Aspek Guna Laksana

Bagi pemerintah, sebagai bahan masukan bagi pemerintah agar dapat menjadi arahan pengambil kebijakan untuk pengoptimalan kinerja terminal dan pola pergerakan angkutan umum yang didasarkan dari hasil penelitian yang dilakukan.

1. 5. Ruang Lingkup Penelitian

Berdasarkan pada tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini, maka ruang lingkup yang akan dibahas dibatasi pada ruang lingkup substansi dan ruang lingkup wilayah.

1. Ruang lingkup Materi

- a. Untuk pemanfaatan fungsi terminal dibahas untuk mengetahui tingkat pelayanan terminal, berdasar pada persepsi penumpang dan pengemudi angkutan umum.
- b. Sedangkan untuk kebijakan pengembangan wilayah yang akan dibahas adalah strategi pengembangan wilayah Kota Jayapura dan arah pengembangan Kota Jayapura saat ini

2. Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah penelitian ini berada di Kota Jayapura propinsi Papua yang difokuskan pada keberadaan terminal Entrop, Youtefa, dan Mesran di kota Jayapura merupakan dasar dalam penelitian ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teori

1. Teori Christaller

Bunyi teori Christaller adalah Jika persebaran penduduk dan daya belinya sama baiknya dengan bentang alam, sumber dayanya, dan fasilitas transportasi, semuanya sama/seragam, lalu pusat-pusat pemukiman menyediakan layanan yang sama, menunjukkan fungsi yang serupa, dan melayani area yang sama besar, maka hal tersebut akan membentuk kesamaan jarak antara satu pusat pemukiman dengan pusat pemukiman lainnya.

Teori Christaller mampu menjelaskan bagaimana susunan dari besaran kota, jumlah kota, dan distribusinya di dalam satu wilayah. Model Christaller ini merupakan suatu sistem geometri yang menjelaskan model area perdagangan heksagonal dengan menggunakan jangkauan atau luas pasar dari setiap komoditi yang dinamakan range dan threshold. Gambaran dari teori ini menjelaskan area pusat-pusat kegiatan jasa pelayanan cenderung tersebar di dalam wilayah membentuk pola segi enam dan bisa memberikan keuntungan optimal pada kegiatan tersebut. Tempat – tempat pusat tersebut berfungsi sebagai tempat yang menyediakan barang dan jasa-jasa bagi penduduk daerah belakangnya. Elemen – elemen tempat pusat yakni range (jangkauan), threshold, dan fungsi sentral. Ketiga elemen itu yang mempengaruhi terbentuknya tempat pusat dan luasan pasar baik pelayanan barang maupun jasa pada suatu wilayah.

2. Teori Kutub Pertumbuhan oleh Perroux tahun 1955

Teori ini dikemukakan oleh Perroux pada tahun 1955, atas dasar pengamatan terhadap proses pembangunan. Perroux mengakui kenyataan bahwa pembangunan tidak terjadi dimana-mana secara serentak, tetapi muncul ditempat-tempat tertentu dengan intensitas yang berbeda. Tempat-tempat itulah yang dinamakan titik-titik dan kutub-kutub pertumbuhan. Dari titik-titik dan kutub-kutub pertumbuhan

itulah pembangunan akan menyebar melalui berbagai saluran dan mempunyai akibat akhir yang berlainan pada perekonomian secara keseluruhan. Sejalan dengan teori kutub pertumbuhan di kaitkan dengan pembangunan suatu terminal maka, terminal merupakan suatu titik tumbuhnya suatu pembangunan di wilayah sekitar, dimana ada terminal akan mengikuti perkembangan pembangunan lain disekitarnya.

3. Teori dari Ir. Sutami tahun 1970

Beliau berpendapat bahwa pembangunan infrastruktur yang intensif (kegiatan yang fokus dan bersungguh-sungguh) untuk mendukung pemanfaatan potensi sumber daya alam akan mampu mempercepat pengembangan wilayah. Era transisi (perubahan fase awal ke fase yang baru) memberikan kontribusi lahirnya konsep hirarki kota-kota dan dan hirarki prasarana jalan melalui orde kota

Perkembangan wilayah tergantung dari sumber daya alam yang terdapat di daerah tersebut, karena pada umumnya wilayah dengan pusat industri akan menarik masyarakat untuk datang karena potensi lapangan pekerjaan terbuka luas. Tidak dapat dipungkiri bahwa daya tarik utama dari sebuah kota adalah lapangan pekerjaan. Hal ini didukung oleh Tamin (2000: 491) yang menyatakan bahwa perkotaan menawarkan banyak kesempatan, baik di sektor formal maupun informal. Disebutkan oleh Ananta (1995) dalam Mantra (2012), tenaga kerja akan mencari pekerjaan di wilayah manapun selama di wilayah tersebut dia mendapatkan upah (penghasilan) yang lebih tinggi. Melihat dari teori dan beberapa pendapat diatas Bahwa lapangan pekerjaan menjadi daya tarik masyarakat datang pada suatu kota, dengan motifasi mencari pekerjaan pada kota tersebut.

4. Perkembangan Kota

Kota memiliki pengertian yang beragam tergantung pada sudut pandang dan bidang kajian yang dilakukan. Secara umum beberapa unsur yang terdapat ada pengertian kota adalah kawasan pemukiman dengan jumlah dan kepadatan penduduk yang relatif tinggi, memiliki luas areal terbatas, pada umumnya bersifat non agraris, tempat sekelompok orang-orang dalam jumlah tertentu dan bertempat tinggal bersama dalam suatu wilayah geografis tertentu, cenderung berpola hubungan rasional, ekonomis dan individualistis (Kamus Tata Ruang, 1997:). Bentuk Kota yang terjadi sekarang tidak terlepas dari proses pembentukan dan perkembangan kota itu sendiri

Perkembangan kota, pada hakekatnya menyangkut berbagai aspek kehidupan. Perkembangan adalah suatu proses perubahan keadaan dan suatu keadaan ke keadaan yang lain dalam waktu yang berbeda. Perkembangan dan pertumbuhan kota berjalan sangat dinamis. Menurut Branch (1995) beberapa unsur yang mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan kota, antara lain:

- a. Keadaan geografis, yakni pengaruh Letak geografis terhadap perkembangan fisik dan fungsi yang diemban oleh kota. Kota pantai misalnya akan berkembang secara fisik pada bagian daratan yang berbatasan dengan laut dengan perkembangan awal di sekitar pelabuhan. Oleh karenanya kota demikian memiliki fungsi sebagai kota perdagangan dan jasa serta sebagai simpul distribusi jalur transportasi pergerakan manusia dan barang.
- b. Tapak (site), merujuk pada topografi kota. Sebuah kota akan berkembang dengan memperhitungkan kondisi kontur bumi. Dengan demikian

pembangunan sarana dan prasarana kota akan menyesuaikan dengan topografinya agar bermanfaat secara optimal.

- c. Fungsi yang diemban kota, yakni aktivitas utama atau yang paling menonjol yang dijalankan oleh kota tersebut. Kota yang memiliki banyak fungsi, seperti fungsi ekonomi dan kebudayaan, akan lebih cepat perkembangannya dari pada kota berfungsi tunggal.
- d. Sejarah dan kebudayaan yang melatar belakangi terbentuknya kota juga berpengaruh terhadap perkembangan kota, karena sejarah dan kebudayaan mempengaruhi karakter fisik dan masyarakat kota.
- e. Unsur-unsur umum, yakni unsur-unsur yang turut mempengaruhi perkembangan kota, seperti bentuk pemerintahan dan organisasi administratif jaringan transportasi, energi, pelayanan sosial dan pelayanan lainnya.

Kesemua unsur tersebut saling berkaitan dan pengaruh mempengaruhi dalam tampilan fisik tercermin dari bentukan fisik perkotaan yang mengembang fungsi-fungsi tertentu. Pertumbuhan kota lebih cenderung diarahkan dan pertumbuhan penduduk perkotaan. Dimensi perkembangan dan pertumbuhan kota dapat ditinjau dan pengaruh pertumbuhan penduduk yang tidak terlepas dari suatu proses yang disebut urbanisasi. Menurut Bintarto (1984), urbanisasi ditinjau dan konsep keruangan (spasial) dan ekologis sebagai suatu gejala geografis. Konsep pemikirannya didasarkan pada adanya gerakan perpindahan penduduk dalam suatu wilayah atau perpindahan penduduk keluar suatu wilayah tertentu. Gerakan atau perpindahan penduduk yang terjadi tersebut disebabkan adanya salah satu komponen dari ekosistemnya yang kurang atau tidak berfungsi secara

baik, sehingga terjadi ketimpangan dalam ekosistem setempat, serta terjadinya adaptasi ekologis baru bagi penduduk yang pindah dari daerah asalnya ke daerah baru (perkotaan).

Menurut Catanese (1998) faktor yang dapat mempengaruhi perkembangan kota inidapat berupa faktor fisik maupun non fisik. Faktor-faktor fisik akan mempengaruhi perkembangan suatu kota diantaranya:

- a. Faktor lokasi, faktor lokasi dimana kota itu berada akan sangat mempengaruhi perkembangan kota tersebut, hal ini berkaitan dengan kemampuan kota tersebut untuk melakukan aktifitas dan interaksi yang dilakukan penduduknya. Kota yang berlokasi di jalur jalan utama atau pada persimpangan jalan utama akan mampu menyebarkan pergerakan dari dan ke semua penjuruserta menjadi titik pertemuan antara pergerakan dan berbagai arah. Selain itu kota-kota yang memiliki pelabuhan laut juga berpeluang juntuk berkembang lebih pesat dibandingkan dengan kota kota yang tidak memiliki pelabuhan laut.
- b. Faktor geografis, kondisi geografis suatu kota akan mempengaruhi perkembangankota. Kota yang mempunyai kondisi geografis relatif datar akan sangat cepat untuk berkembang dibandingkan dengan kota di daerah bergunung-gunung yang akan menyulitkan dalam melakukan pergerakanbaik itu orang maupun barang. Selain inikota di daerah yang bergunung-gunung akan sulit untuk merencana dan mendesainnya dibandingkandengan daerah datar. Sebagai gambaran kota di dataran rendah (rata) lebih cepat berkembang dibandingkan dengan kota yang berada di daerah bergunung gunung.

Sedangkan faktor-faktor non fisik yang berpengaruh terhadap perkembangan suatu kota dapat berupa:

- a. Faktor perkembangan penduduk, perkembangan penduduknya yang dapat disebabkan oleh 2 (dua) hal, yaitu secara alami (internal) dan migrasi (eksternal). Perkembangan secara alami berkaitan dengan kelahiran dan kematian yang terjadi di kota tersebut, sedangkan migrasi berhubungan dengan pergerakan penduduk dari luar kota masuk ke dalam kota sebagai urbanisasi dimana urbanisasi ini dapat mempunyai dampak positif maupun negatif. Perkembangan penduduk dapat berdampak positif apabila jumlah penduduk yang ada tersebut merupakan modal bagi pembangunan, sebagai contoh di kota-kota negara maju. Berdampak negatif apabila pertambahan jumlah penduduk tersebut membebani kota itu sendiri seperti misalnya di negara-negara berkembang.
- b. Faktor aktifitas kota, kegiatan yang ada di dalam kota tersebut, terutama kegiatan perekonomian. Perkembangan kegiatan perekonomian ditentukan oleh faktor-faktor yang berasal dan dalam kota itu sendiri (faktor internal) yang meliputi faktor-faktor produksi seperti lahan, tenaga kerja, modal serta faktor-faktor yang berasal dan luardaerah (faktor eksternal) yaitu tingkat permintaan dari daerah-daerah lain terhadap komoditi yang dihasilkan oleh daerah yang bersangkutan. Faktor-faktor tersebut pada gilirannya akan membentuk suatu aglomerasi kegiatan perekonomian yang makin lama akan semakin besar dan menyebabkan kota tersebut berkembang.

Menurut Daldjoeni (1998) aktifitas penduduk kota sangat menentukan pertumbuhan dan perkembangan kota, akan berubah mengikuti tawaran waktu dan ruang. Perkembangan kota bermakna perubahan yang dialami oleh daerah perkotaan pada aspek-aspek kehidupan dan penghidupan dari kota tersebut, dari tidak ada menjadi ada, dari sedikit menjadi banyak, dari kecil menjadi besar, dari ketersediaan lahan yang luas menjadi terbatas, dan penggunaan ruang sedikit menjadi teraglomerasi secara luas dan seterusnya. Variabel yang berpengaruh adalah:

- a. Penduduk
- b. Lokasi yang strategis, sehingga aksesibilitasnya tinggi.
- c. Fungsi kawasan perkotaan, merupakan fungsi dominan yang mampu menimbulkan perkembangan yang cepat, secara internal dan eksternal
- d. Kelengkapan fasilitas sosial ekonomi yang merupakan faktor utama timbulnya perkembangan dan pertumbuhan pusat kota
- e. Kelengkapan sarana prasarana transportasi, untuk meningkatkan aksesibilitas penduduk ke segala arah.
- f. Faktor kesesuaian lahan.
- g. Faktor kemajuan dan peningkatan bidang teknologi, yang mempercepat proses pusat kota mendapatkan perubahan yang lebih maju.

5. Teori Penggunaan Lahan Kota

Penggunaan lahan dapat diartikan juga sebagai wujud atau bentuk usaha kegiatan pemanfaatan suatu bidang tanah pada suatu waktu (Jayadinata, 1999).

Penggunaan lahan merupakan faktor penting yang berpengaruh terhadap perkembangan struktur kota. Hal ini terjadi karena bentuk guna lahan kota merupakan bentuk dasar dari struktur kota, yang mencerminkan struktur sosial kota. Perubahan yang terjadi pada kondisi sosial-ekonomi masyarakat akan mempengaruhi bentuk dan pola penggunaan lahan kota, sedangkan pada sisi yang lain guna lahan tersebut menggambarkan lokasi dan kegiatan kota yang mempengaruhi perkembangan sosial kota di masa depan.

Menurut Chapín dalam Setiawan (2004) ada 3 (tiga) sistem yang mempengaruhi penggunaan lahan perkotaan, yaitu:

- a. Sistem aktivitas kota, berhubungan dengan manusia dan lembaganya. Dalam konteks ini sistem aktivitas kota mewujudkan aktivitas antar tempat dan antar perjalanan, dengan kata lain bahwa pergerakan diwujudkan dalam jaringan transportasi dan aktivitas diwujudkan dalam bentuk guna lahan.
- b. Sistem pengembangan lahan, berhubungan dengan proses konservasi atau rekonversi lahan dan penyesuaiannya bagi kegunaan manusia. Sistem pengembangan lahan ini berhubungan dengan lahan kota baik itu dari segi penyediaannya maupun dari segi ekonomisnya.
- c. Sistem lingkungan, sistem ini berfungsi untuk menyediakan tempat bagi kehidupan dan keberadaan manusia dan habitat serta sumber daya untuk mendukung kelangsungan hidup manusia.

Ketiga sistem tersebut akan saling mempengaruhi dalam membentuk struktur penggunaan lahan kota. Di negara maju, unsur yang paling penting dalam membentuk struktur ruang kota adalah sistem aktivitas karena di negara maju

dengan penduduk yang padat dan kegiatan perkotaan yang beraneka ragam mengakibatkan sistem aktivitas masyarakat kota akan lebih berperan dari pada sistem pengembangan lahan dan sistem lingkungannya.

Penggolongan guna lahan yang didasarkan pada jenis aktivitas secara umum dapat dibagi menjadi beberapa bagian, yaitu:

- a. Aktivitas ekstraksi sumber daya alam (pertanian)
- b. Aktivitas pengolahan (industri)
- c. Aktivitas transportasi, komunikasi dan utilitas
- d. Aktivitas distribusi
- e. Aktivitas jasa
- f. Aktivitas kesejahteraan manusia, rekreasi dan pelayanan masyarakat; aktivitas perumahan / permukiman dan tanpa aktivitas.

Beberapa aktivitas perkotaan berperan penting dalam perkembangan suatu kota yaitu:

- a. Aktivitas perdagangan, mempunyai kebutuhan tenaga kerja dan konsumen yang spesifik dan berhubungan dengan kegiatan lainnya. Untuk mempermudah keadaan ini, secara teori penempatan yang paling baik adalah di pusat kota dimana fasilitas transport lebih maksimal dalam mendukung daya jangkau tenaga kerja, arus konsumen dan hubungan jaringan perdagangan.
- b. Aktivitas industri, mempunyai kebutuhan yang dekat dengan pusat kota untuk alasan kebutuhan tenaga kerja, pelayanan transport dan pasar.
- c. Aktivitas pemukiman, pada dasarnya merupakan penggunaan lahan terbesar dalam suatu kota. Kegiatan ini sebaiknya ditempatkan pada pusat lokasi, tetapi

kegiatan ini tidak dapat memenuhi cukup kepentingan untuk mengalahkan kegiatan perdagangan, jasa dan industri.

Charles Colby dalam Setiawan (2004) pertama kali mencetuskan tentang adanya kekuatan-kekuatan dinamis yang mempengaruhi pola penggunaan lahan. Secara garis kekuatan-kekuatan dinamis tersebut dikelompokkan menjadi dua yaitu kekuatan Sentrifugal dan Sentripetal. (Yunus, 2000). Kekuatan/gerak sentrifugal adalah kekuatan yang menyebabkan adanya pergerakan penduduk dan fungsi-fungsi perkotaan dari dalam kota menuju ke bagian luar kota (peripheral zone). Kekuatan/gerak sentripetal adalah kekuatan yang menyebabkan adanya pergerakan penduduk dan fungsi-fungsi dan luar kota menuju ke bagian dalam kota (innerzone).

Menurut Daldjoeni (1998), yang mendorong gerak sentrifugal adalah :

- a. Adanya gangguan lalu lintas (kemacetan), polusi udara dan suara di pusat kota.
- b. Industri modern memerlukan lahan yang kosong di pinggir kota dengan tingkat hunian tak padat supaya sistem pergerakannya lancar.
- c. Sewa tanah lebih murah.
- d. Di pusat kota tidak memungkinkan memperluas bangunan untuk industri (biaya sangat tinggi).
- e. Perumahan di kota sempit karena keterbatasan lahan.
- f. Keinginan secara naluri untuk menempati wilayah yang masih alami.

Adapun hal-hal yang mendorong gerak sentripetal adalah :

- a. Pertimbangan jarak antar rumah dan tempat bekerja yang dekat.

- b. Lokasi yang strategis bagi industri karena ada di tengah kota, dekat pelabuhan dan jalur persimpanganjalan.
- c. Bagi perusahaan dan bisnis lokasi dekat dengan pusat pelayanan transportasi (stasiun dan terminal).
- d. Dekat dengan pelayanan-pelayanan jasa (dokter, pedagang dan sebagainya).
- e. Adanya pusat-pusat perdagangan seperti toko-toko, mall, pasar dan pusat-pusat perbelanjaan lainnya.
- f. Adanya tempat-tempat hiburan, seni budaya dan olah raga.
- g. Adanya keringanan harga sewa dan pajak tanah di pusat kota karena adanya perumahan flat, perkantoran dan bangunan dengan fungsi sejenis.

Struktur kota merupakan gambaran dari distribusi tata guna lahan dan sistem jaringan. Penjabaran stuktur kota membentuk pola kota yang menginformasikan antara lain kesesuaian lahan, kependudukan, guna lahan, sistem transportasi dan sebagainya, dimana semua saling berkaitan satu sama lainnya. Pola kota yang merupakan ilustrasi dari struktur ruang kota secara tak langsung dapat menunjukkan arah perkembangan kota yang pada dasarnya sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan. Adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi ditempat ada berada menyebabkan timbulnya pergerakan antara dua tempat atau lebih lokasi guna lahan yang berbeda pada suatu kawasan perkotaan. Menurut Bourne (1971:250) bahwa pola guna lahan di daerah perkotaan mempunyai hubungan yang erat dengan pola pergerakan penduduk. Setiap bidang tanah yang digunakan untuk kegiatan tertentu akan menunjukkan potensinya sebagai pembangkit atau penarik pergerakan. Dapat disimpulkan bahwa pola guna

lahan akan mempengaruhi pola pergerakan dan jarak. Semakin rumit pola perkembangan kota maka akan semakin besar beban yang dimiliki kota tersebut, hal ini mengakibatkan sistem kota menjadi tidak efisien karena pola guna lahan dan pergerakan tidak terkendali serta jarak tempuh antar lokasi kegiatan tidak teratur.

6. Hubungan Tata Ruang Kota dan Transportasi

Kebijakan tata ruang memiliki kaitan yang sangat erat dengan kebijakan transportasi, hal ini ditegaskan oleh Ofyar Z. Tamin (1997:503) dengan menjelaskan definisi ruang sebagai kegiatan yang ditempatkan di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang kegiatan dengan ruang kegiatan yang lainnya. Bila akses transportasi ke suatu ruang (lahan) dibentuk atau diperbaiki maka ruang kegiatan tersebut akan menjadi menarik dan menjadi lebih berkembang. Kegiatan transportasi yang terwujud menjadi lalu lintas pada hakekatnya adalah kegiatan yang menghubungkan dua lokasi guna lahan dari suatu tempat ke tempat lain, yang berarti memindahkannya dari satu guna lahan ke guna lahan yang lainnya dan hal ini berarti mengubah nilai ekonomi orang atau barang tersebut.

Transportasi di artikan sebagai kegiatan mengangkut dan memindahkan muatan (barang dan orang/manusia) dari suatu tempat (tempat asal) ke tempat lainnya (tempat tujuan). Dalam penyelenggaraan kegiatan pelayanan transportasi melibatkan beberapa unsure dasar (basic elements), yaitu : Moda transportasi, Prasarana jalan, Trayek/rute, Terminal dan Muatan barang dan manusia. Sehingga

transportasi mempunyai peranan penting yaitu menentukan keberhasilan pembangunan.

Sistem transportasi merupakan bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Maksud adanya sistem transportasi adalah untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut. (Munawar, 2005:1).

Pengertian mengenai sistem transportasi dapat dipahami melalui dua pendekatan yaitu:

sistem transportasi menyeluruh (makro) serta sistem transportasi mikro yang merupakan hasil pemecahan dari sistem transportasi makro menjadi sistem yang lebih kecil yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi.

Menurut (Tamin, 2000): menjelaskan sistem transportasi mikro terdiri dari 4 (empat) sistem, yaitu :

- a. Sistem Kegiatan
- b. sistem jaringan
- c. sistem pergerakan
- d. sistem kelembagaan

Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat di bangun dan di selenggarakan terminal.

7. Pengaruh Guna Lahan Terhadap Pergerakan.

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas yang berlangsung di atas sebidang tanah dengan tata guna lahan yang berbeda. Untuk memenuhi kebutuhannya manusia melakukan perjalanan diantara dua tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang yang mengakibatkan berbagai interaksi. Hampir semua interaksi memerlukan perjalanan dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan arus lalu lintas (Tamin, 1997:30). Karakteristik dan intensitas perjalanan penggunaan lahan akan mempengaruhi karakteristik pergerakan penduduk. Pembentuk pergerakan ini dibedakan atas pembangkit pergerakan dan penarik pergerakan. Perubahan guna lahan akan mempengaruhi pada peningkatan bangkitan perjalanan yang akhirnya akan menimbulkan peningkatan prasarana dan sarana transportasi. Sedangkan besarnya tarikan pergerakan ditentukan oleh tujuan atau maksud perjalanan (Black, 1981:29).

2.2. Terminal

1. Definisi dan Fungsi Terminal

Terminal adalah simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar

moda transportasi. (Menurut Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Sedangkan terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan angkutan umum. (Kep. Men.Hub No. KM/3 1/tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan Pasal 1 ayat 1)

Menurut Morlok (1995:269) bahwa terminal adalah titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar sistem. Purba (1997) terminal adalah batas atau ujung atau penghabisan. Umumnya terminal merupakan suatu sarana tempat pemberhentian pada akhir suatu trayek.

Terminal adalah suatu tempat dimana sekumpulan bus mengakhiri dan mengawali lintasan operasionalnya. Selain terminal sebagai tempat memulai perjalanannya atau juga dapat menyambung perjalanannya dengan ,mengganti lintasan bus lainnya, juga sebagai tempat yan digunakan kendaraan dalam beristirahat sejenak, yang selanjutnya dapat digunakan kesempatan tersebut untuk perawatan ringan ataupun pengecatan mesin (LPM ITB, 1997).

Didalam tata ruang dijelaskan, terminal adalah prasarana transportasi tempat kendaraan umum berpangkal, tempat penumpang atau barang-barang naik-turun atau pindah kendaraan (IAP, 1997).

Sebagai kesimpulan dari uraian di atas, terminal berfungsi sebagai

Berdasarkan Juknis LLAJ 1995, Terminal Transportasi merupakan:

- a. Titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum

b. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari system transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang

c. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota. Terminal adalah untuk menunjang kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, ditempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal.

Terminal merupakan titik simpul dari berbagai sarana (moda) angkutan yang berfungsi sebagai titik perpindahan penumpang dari satu sarana angkutan ke sarana angkutan lainnya dan sebagai tempat pengaturan pergerakan kendaraan maupun penumpang dan merupakan titik awal maupun titik akhir perjalanan orang untuk melakukan perjalanan. Disamping itu, terminal merupakan prasarana angkutan jalan dan sebagai sumber pembangkit. Definisi terminal menurut Surat Keputusan Bersama (SKB) Antara Direktorat Jendral Perhubungan Darat Dan Direktorat Jendral Bina Marga Tahun 1981

a. Merupakan prasarana angkutan penumpang, tempat kendaraan untuk mengambil dan menurunkan penumpang, tempat pertukaran jenis angkutan yang terjadi sebagai akibat tuntutan efisiensi pengangkutan.

b. Tempat pengendalian atau pengawasan system perizinan arus penumpang dan barang.

c. Merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari system jaringan jalan raya untuk melancarkan arus angkutan penumpang dan barang

d. Unsur tata ruang yang mempunyai peran yang penting bagi efisiensi kehidupan wilayah dan kota.

UU RI NO. 14 tahun 1992 pasal 9 dan 10 menjelaskan bahwa terminal merupakan penunjang untuk kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, ditempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal. Sedangkan menurut Setiono E (1995:95). Terminal diartikan sebagai:

- a. Titik simpul dari jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum.
- b. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas.
- c. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan dan barang.
- d. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Berdasarkan hal tersebut di atas, dijelaskan bahwa terminal sebagai tempat dimana sekelompok bus atau angkutan kota mengakhiri dan mengawali lalu lintas operasionalnya pada daerah terminal, dimana akan jadi interaksi antara penumpang dan lintasan rute. (modul pelatihan perencanaan sistem angkutan umum) (1997:VII-1).

Berdasarkan beberapa pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa terminal merupakan sarana transportasi yang sangat penting untuk mengatur keberangkatan dan kedatangan kendaraan angkutan umum dan sebagai tempat menunggu dan

menurunkan penumpang dari tempat tujuan ke suatu tempat tujuan lain. Apabila terminal yang layak akan memberikan pelayanan yang baik.

2. Fungsi Terminal

Fungsi terminal khususnya terminal angkutan jalan yang ditinjau dari 3 (tiga) unsur, yaitu:

- a. Fungsi terminal bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda/kendaraan ke moda/kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
- b. Fungsi terminal bagi pemerintah, adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan kendaraan umum.
- c. Fungsi terminal bagi operator/pengusaha, adalah untuk pengaturan operasi kendaraan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awal kendaraan umum dan sebagai fasilitas pangkalan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 31/1995, Terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanannya dibagi menjadi:

- a. Terminal Penumpang Tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- b. Terminal Penumpang Tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
- c. Terminal Penumpang Tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Morlok (1995) menyatakan bahwa fungsi-fungsi terminal transportasi sebagai berikut:

- a. Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transport serta membongkar/menurunkan. Memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain,
- b. Menampung penumpang atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat kemungkinan untuk memproses barang, dan menyediakan kenyamanan penumpang (misalnya pelayanan makan, dan sebagainya),
- c. Menyiapkan dokumentasi perjalanan, menimbang muatan, memilih rute, menjual tiket penumpang.
- d. penumpang dan barang didalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut dan untuk menurunkan mereka setelah tiba ditempat tujuan.

Dari beberapa fungsi terminal diatas dapat disimpulkan bahwa terminal sebagai tempat bongkar muat penumpang dan barang, tempat menunggu calon penumpang sebelum melakukan perjalanan dan terminal sebagai sumber pemungutan retribusi kendaraan umum.

3. Lokasi Terminal ditinjau dari aspek Tata Ruang

Sebagai salah satu elemen dalam sistem transportasi, keberadaan terminal tidak lepas dari pola jaringan jalan dan sistem pergerakan yang ada dalam suatu kota. Lokasi terminal sangat ditentukan oleh konsep pelayanan angkutan umum dalam suatu kota. Dalam hal ini, terminal dapat berlokasi pada akhir trayek angkutan umum, pada persimpangan trayek, atau sepanjang trayek perjalanan angkutan (Edward, 1978:221). Karena kegiatan yang berlangsung dalam terminal

cukup kompleks dan menyangkut pergerakan kendaraan dan penumpang di dalam maupun luar terminal, maka lokasi terminal harus diusahakan sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan gangguan lalu lintas. Selain itu, perlu disediakan ruang cukup untuk sirkulasi kendaraan dan penumpang tersebut. Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi terminal dapat dibedakan menjadi terminal off street (diluar jaringan jalan) dan on street (pada jaringan jalan).

Jika ditinjau dari sistem kota, lokasi terminal dapat ditentukan dua model, yaitu nearside terminating dan model central terminating (Departemen Perhubungan, 1998:58). Model central terminating berlokasi di tengah kota dan biasanya merupakan terminal terpadu. Konsep ini merupakan konsep lama namun memiliki beberapa keuntungan diantaranya:

- a. Letaknya relatif dekat dengan pusat aktivitas, sehingga potensial sebagai pembangkit dan penarik perjalanan.
- b. Mengurangi transfer, karena distribusi perjalanan keseluruhan bagian kota dapat dilakukan langsung dari terminal tersebut.
- c. Mudah dicapai penumpang.

Kelemahan model ini adalah tidak adanya pemisahan antara arus local dan regional, sehingga kemungkinan terjadi konflik dalam suatu lalu lintas besar.

Pada model nearside terminating, sejumlah terminal dikembangkan di pinggir kota dan pergerakan didalam kota dilayani oleh angkutan kota yang berasal dan berakhir di terminal-terminal yang ada. Konsep ini merupakan salah satu usaha memisahkan lalu lintas regional dengan lalu lintas lokal, sehingga dapat mengurangi permasalahan lalu lintas dalam kota. Model pengembangan terminal

di daerah pinggiran kota tersebut dapat dilakukan berdasarkan beberapa pertimbangan, antara lain:

- a. Di pinggir kota masih tersedia lahan yang cukup luas
- b. Tersedianya lahan yang cukup luas ini akan memberi peluang yang lebih besar bagi usaha pengembangan terminal.
- c. Aktivitas dipinggiran kota tidak terlalu padat
- d. Dengan tingkat aktivitas yang rendah, diharapkan pembangunan maupun pengembangan terminal tidak akan terlalu banyak menggeser tempat tinggal dan tempat aktivitas penduduk.
- e. Menghindari tumpang tindih perjalanan

Dengan lokasi dipinggiran kota, berarti luas arus regional tidak perlu masuk kedalam kota karena perjalanan kedalam kota akan dilayani oleh angkutan kota dari terminal keseluruhan bagian kota. Dengan demikian akan mengurangi tumpang tindih (overlapping) perjalanan dengan tujuan yang sama sehingga mengurangi beban jaringan jalan kota.

4. Jenis Terminal

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995, terminal dibedakan berdasarkan jenis angkutan menjadi:

- a. Terminal penumpang yaitu merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

- b. Terminal barang yaitu terminal yang diperuntukkan bagi keperluan bongkar muat barang serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

Sedangkan terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanan dibagi menjadi:

- a. Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan atau angkutan lintas batas negara, angkutan kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- b. Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan.
- c. Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota atau angkutan pedesaan.

5. Ketentuan Terminal

Lokasi terminal harus dapat memenuhi beberapa ketentuan yaitu mempunyai akses kedalam jaringan jalan lintas cepat, terkait didalam system transit lokal, keterpusatan terhadap lokasi penumpang potensial, ketersediaan akan lahan parkir (Creighton, 1976:585). Terminal haruslah terletak pada lokasi yang dapat dicapai secara cepat dari jalan atau jalan utama kota.

Persyaratan lokasi terminal tipe B:

- a. Terletak di kota atau kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi.
- b. Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III B.

- c. Jarak antar dua terminal penumpang tipe B dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa, 30 km di pulau lainnya.
- d. Tersedianya luas lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, 2 ha di pulau lainnya.
- e. Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 50 meter di Pulau Jawa dan 30 meter di pulau lainnya.

Persyaratan lokasi terminal tipe C:

- a. Terletak di dalam wilayah kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan.
- b. Terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi III A, tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan.
- c. Mempunyai jalan akses masuk atau keluar ke dan dari terminal sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

Dalam pembangunan sebuah Terminal penumpang berbagai hal harus dipertimbangkan agar tercapai tujuan dan sasaran. Menurut Abubakar (1996), pembangunan sebuah Terminal mempertimbangkan 4 faktor yaitu :

- a. Terminal harus dapat menjamin kelancaran arus angkutan baik Penumpang maupun barang.
- b. Terminal hendaknya sesuai dengan rencana tata ruang.
- c. Lokasi Terminal hendaknya dapat menjalin penggunaan dan operasi kegiatan Terminal yang efisien dan efektif.

d. Lokasi Terminal hendaknya tidak mengakibatkan gangguan pada kelancaran arus kendaraan umum, dan keamanan lalu lintas kota serta lingkungan hidup sekitarnya.

6. Prasarana lokasi terminal

Komponen prasarana transportasi yang seharusnya ada pada sebuah Terminal adalah disesuaikan dengan fungsi Terminal yang ingin dicanangkan. Karena pada dasarnya komponen prasarana yang disediakan dalam seluruh Terminal dimaksudkan untuk mengantisipasi ataupun melayani mekanisme pergerakan yang akan timbul. Mekanisme pergerakan yang mungkin timbul dari sebuah Terminal dapat dijadikan sebuah dasar dari suatu mekanisme pergerakan yang paling lengkap yang mungkin ada dalam sebuah Terminal. Dengan demikian, prasarana yang harus disediakan mampu mengantisipasi pelayanan ataupun pergerakan.

Jika ditinjau dari sistem Terminal, maka akan ditemui pada sistem tersebut aktifitas dalam Terminal sangat berpengaruh terhadap keamanan dan kenyamanan pengguna jasa layanan dalam pemanfaatan Terminal. Komponen-komponen tersebut antara lain :

- a. Moda angkutan umum (bus, angkot).
- b. Penumpang.
- c. Calon penumpang yang diatur (kiss & ride).
- d. Calon penumpang yang membawa kendaraan sendiri dan memarkir kenderaannya (park & ride)
- e. Pejalan kaki.

Prasarana bangunan yang tersedia pada suatu Terminal pada dasarnya diperuntukkan agar fungsi dan mekanisme pergerakan yang ada pada suatu Terminal berjalan secara efektif dan efisien. Mengacu pada komponen-komponen ataupun entitas yang terdapat dalam suatu Terminal dan juga mengacu pada interaksi yang terjadi antara masing-masing komponen tersebut.. Melalui bagan alir proses pergerakan dalam Terminal maka akan terlihat kegiatan-kegiatan yang dialami oleh penumpang, barang dan kendaraan atau satuan lalu-lintas pada saat diproses melalui fasilitas Terminal.

7. Fasilitas Terminal

Pada terminal penumpang sekurang-kurangnya harus memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang terdiri atas:

a. Fasilitas Utama

- Jalur pemberangkatan kendaraan umum
- Jalur kedatangan kendaraan umum
- Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk didalamnya terdapat tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum
- Bangunan kantor terminal
- Tempat tunggu penumpang atau pengantar
- Menara pengawas
- Loker penjualan karcis
- Rambu-rambu dan papan informasi tentang petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan

- Peralatan parker kendaraan pengantar dan atau taxi.

b. Fasilitas Penunjang

- Kamar kecil atau toilet
- Kios/kantin
- Ruang pengobatan (P3K)
- Ruang informasi dan pengaduan
- Telpon umum atau wartel
- Taman
- Tempat penitipan barang
- Lokasi terminal
- Sumur Cuci Mobil
- Bengkel

2. 3. Peran Terminal Dalam Pengembangan Wilayah

Pengembangan wilayah (regional development) mengandung pengertian adanya perubahan pada tingkat produktifitas wilayah, yang diukur melalui populasi, kesempatan kerja, pendapatan dan nilai tambah industri. Selain itu pengembangan wilayah juga mencakup pengembangan sosial seperti perbaikan derajat kesehatan dan kesejahteraan, kualitas lingkungan, fasilitas umum dan sebagainya. Menurut Whyne-Hammond (dalam Daldjoeni, 1998:207), perkembangan wilayah terutama pinggiran kota disebabkan oleh tiga hal yaitu pertama, meningkatnya pelayanan sistem transportasi kota dan kemampuan memiliki kendaraan yang meningkat yang membuat jarak tidak menjadi masalah.

Pembangunan terminal akan sangat berpengaruh terhadap perkembangan wilayah disekitarnya. Keberadaan terminal dapat menambah aktivitas, seperti perdagangan, jasa dan transportasi di wilayah tersebut, sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas serta dapat menyerap tenaga kerja, ini dapat memberikan nilai tambah yang mampu menarik sumberdaya ke sekitar lokasi tersebut. Apabila hal ini terus berkembang dapat menyebabkan peningkatan kondisi wilayah tersebut. Selain itu peningkatan perdagangan dan transportasi yang ada pada wilayah itu akan mempengaruhi hampir seluruh sektor. Perubahan ini menyebabkan perkembangan wilayah kota secara keseluruhan (Forbes, 1969:234). Disamping itu karena terminal sebagai tempai transit baik untuk angkutan umum penumpang antar kota maupun antar wilayah, mempunyai peran yang penting. Terminal sebagai simpul pertemuan angkutan umum penumpang menjadi titik potensial pengembangan kawasan, pusat kegiatan, pertumbuhan dan perkembangan wilayah.

1. Arah Kebijakan Pengembangan Wilayah

Untuk mengembangkan sebuah wilayah secara optimal, dibutuhkan intervensi dan kebijakan pemerintah agar mekanisme pasar tidak menimbulkan dampak-dampak negatif terhadap lingkungan. Kebijakan tersebut meliputi upaya-upaya pengembangan kegiatan sosial ekonomi di kawasan-kawasan yang terdapat didalam wilayah tersebut agar kegiatan-kegiatan tadi tersebar sesuai dengan potensi kawasan dan infrastruktur pendukungnya (Riyadi, 2002:63).

Kebijakan pengembangan wilayah adalah berupa arahan-arahan pengembangan kawasan-kawasan produksi, pusat permukiman, simpul-simpul

transportasi (laut, darat, udara) serta jaringan infrastruktur pendukungnya sesuai dengan tujuan sosial ekonomi yang diharapkan. Perumusan kebijakan ini biasanya didasarkan pada kondisi fisik dan sosial ekonomi wilayah. Ditingkat nasional, arah kebijakan pengembangan sosial ekonomi dan pengembangan wilayah di jelaskan dalam GBHN dan PROPENAS, sedangkan ditingkat daerah dijabarkan rencana tata ruang wilayah. (Riyadi, 2002:63).

William N. Dunn (1998) menyebutkan bahwa proses kebijakan adalah serangkaian aktifitas intelektual yang dilakukan didalam proses kegiatan yang pada dasarnya bersifat politis. Aktifitas politis tersebut dijelaskan sebagai proses pembuatan kebijakan dan divisualisasikan sebagai serangkaian tahap yang saling bergantung, yang diatur menurut urutan waktu, yaitu dimulai dari penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan dan penilaian kebijakan.

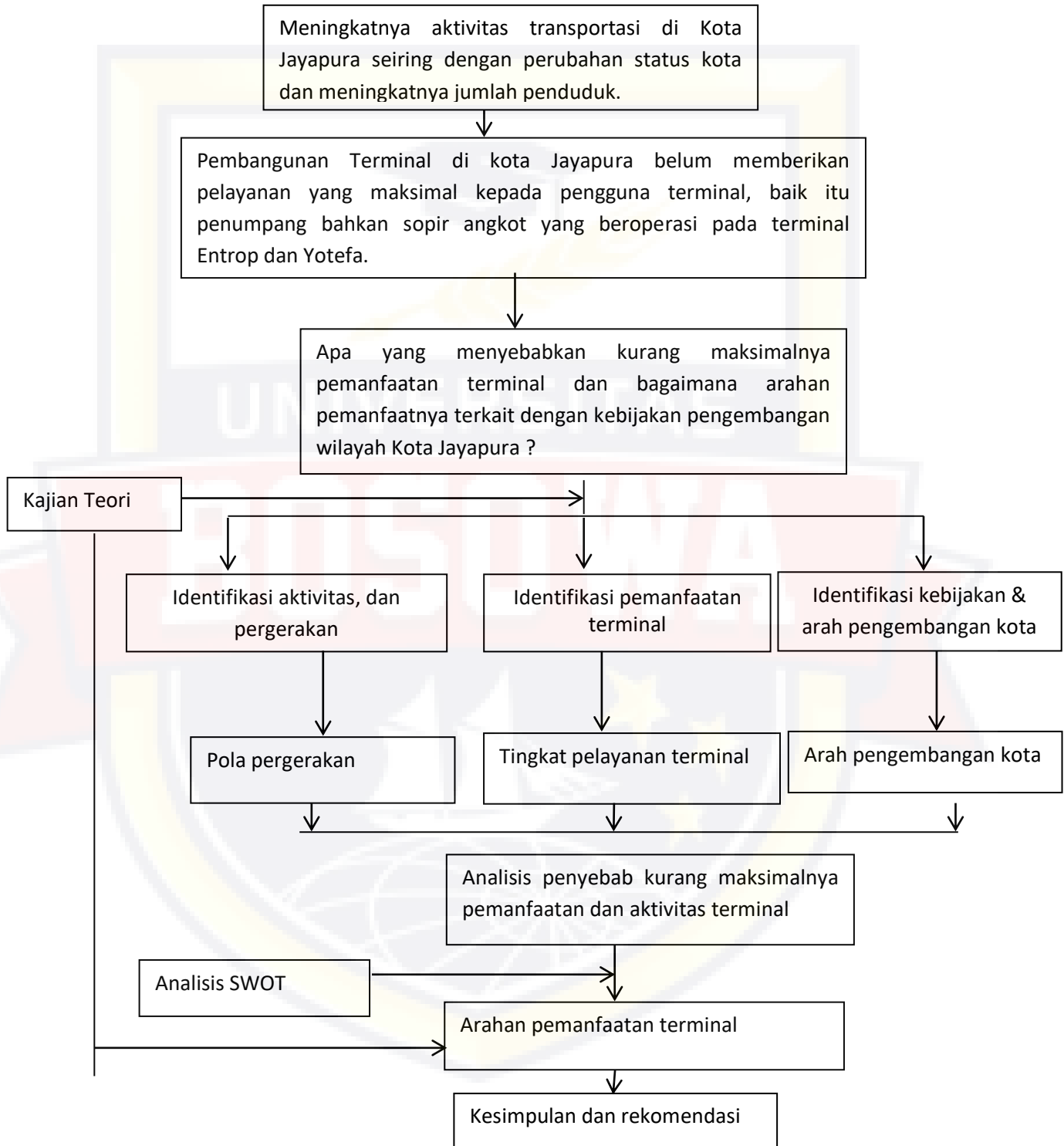
2.4. Kerangka Pemikiran

Tingginya pertumbuhan penduduk kota Jayapura seiring status kota sebagai ibu kota propinsi Papua dan meningkat pula aktivitas manusia dan akan membutuhkan suatu transportasi yang murah, nyaman, aman dan terjangkau. Maka pengembangan sistem kegiatan pembangunan terutama pada bidang transportasi menjadi hal serius untuk dapat di perahatkan. Pembangunan terminal angkutan umum dipergunakan untuk tempat pergantian moda angkutan umum kota. Pelayanan tidak berjalan dengan maksimal, sehingga banyak keluhan-keluhan masyarakat. Selain itu pembangunan kedua terminal ini juga diharapkan dapat mendukung dan memacu pertumbuhan serta perkembangan wilayah Kota

Jayapura terutama wilayah sekitar terminal, akan tetapi pada perkembangannya terminal yang telah dibangun tidak berfungsi secara maksimal, karena masalah kedua terminal tersebut berbeda-beda. Khusus terminal Yotefa karena selalu tergenang air ketika hujan dan sarana prasarana terminal juga belum ada, untuk terminal entrop fasilitas pendukung belum tersedia sehingga pelayanan belum maksimal.

Dalam penelitian melakukan identifikasi terhadap sistem aktivitas, sistem pergerakan dan system jaringan diperoleh pola pergerakan orang maupun barang di wilayah Kota jayapura, selain itu dilakukan identifikasi pemanfaatan terminal serta kebijakan dan arah pengembangan kota sehingga diperoleh tingkat pelayanan dan arah pengembangan kota. Dari pola pergerakan, tingkat pelayanan dan arah pengembangan kota kemudian dilakukan analisis untuk mengetahui penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan fungsi dari terminal angkutan umum ketiga terminal kota jayapura. Dari hasil ini kemudian direkomendasikan arahan pemanfaatan terminal sehingga keberadaan terminal tersebut dapat mendukung perkembangan wilayah Kota Jayapura.

Kerangka Pemikiran



Gambar 2.1 kerangka piker

BAB III

METODE PENELITIAN

Menurut M. Nazir (2003:51-52), metode penelitian merupakan suatu kesatuan system dalam penelitian yang terdiri dari prosedur dan teknik yang perlu dilaksanakan dalam suatu penelitian. Prosedur memberikan kepada peneliti urutan-urutan pekerjaan yang harus dilakukan dalam suatu penelitian, sedangkan teknik penelitian memberikan alat ukur apa yang akan diperlukan dalam melaksanakan penelitian.

3.1. Jenis penelitian

Jenis Penelitian ini adalah penelitian kualitatif Metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Penelitian ini bertujuan untuk menguji apa penyebab ketidakmasilan pemanfaatan terminal di Kota Jayapura dan mengkaji kebijakan terkait dengan perkembangan Kota Jayapura.

3.2. Lokasi penelitian dan waktu penelitian

1. Lokasi

Lokasi penelitian merupakan focus pada tempat penelitian dilakukan. Lokasi penelitian perlu untuk ditentukan agar jelas dimana penelitian di lakukan. Pada penelitian ini lokasi yang ditentukan adalah Propinsi Papua Kota Jayapura menjadi titik lokasi penelitian. Pemilihan lokasi penelitian dengan pertimbangan hal-hal sebagai berikut:

- a. Bertambahnya jumlah penduduk pada suatu kota akan mengikuti permintaan akan kebutuhan lapangan kerja, untuk melakukan perjalanan untuk bekerja atau aktivitas lainnya membutuhkan jaringan transportasi.
- b. Dikatakan kota yang baik apabila pengelolaan transportasi yang aman, tertib, lancar, muda terjangkau, murah, dan nyaman.
- c. Kota Jayapura merupakan ibu Kota Propinsi Papua dengan memiliki jumlah penduduk yang paling tinggi dibanding dengan kabupaten-kabupaten lain di Propinsi Papua.
- d. Terminal Entrop merupakan terminal yang melayani angkutan dalam kota, terminal Entrop menurut pengamatan belum memadai sehingga perlu melakukan penelitian guna memberi masukan kepada pemerintah setempat.
- e. Terminal Youtefa merupakan terminal yang melayani angkutan kota
- f. Terminal Mesran merupakan terminal yang melayani angkutan kota namun tidak ada angkutan yang beroperasi pada terminal.

3.3. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dapat dilakukan dengan:

1. Observasi

Observasi merupakan suatu proses yang dilakukan melalui kunjungan dan pengamatan langsung ke lokasi penelitian untuk mengidentifikasi langsung kinerja operasional pelayanan terminal-terminal Kota Jayapura, antara lain

kapasitas terminal, kondisi fasilitas terminal serta pola pergerakan angkutan umum.

2. Wawancara

Wawancara merupakan pertemuan 2 orang atau lebih untuk bertukar informasi dan data melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Wawancara digunakan untuk mengambil informasi langsung dari pegawai operasional terminal.

3. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan untuk mengambil data lokasi berupa gambar lokasi terminal dan sekitarnya serta dokumen tulisan atau arsip mengenai informasi terminal di Kota Jayapura

4. Koesioner

Kuesioner adalah suatu teknik pengumpulan informasi yang memungkinkan analis mempelajari sikap-sikap, keyakinan, perilaku, dan karakteristik beberapa orang yang dijadikan sebagai sampel dalam penelitian ini. Dengan menggunakan kuesioner, analis berupaya mengukur apa yang ditemukan dalam wawancara, selain itu juga untuk menentukan seberapa luas atau terbatasnya sentimen yang diekspresikan dalam suatu wawancara.

3.4. Jenis dan Sumber Data

Jenis data dalam penelitian ini data kualitatif yang dapat diperoleh dari data primer dan data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari berbagai instansi seperti Bappeda, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum,

BPS, serta instansi lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Data sekunder terdiri dari data yang berkaitan dengan gambaran umum wilayah studi, kependudukan, sistem jaringan transportasi kota, kondisi sosial budaya serta data/dokumen kebijakan dan lain-lain. Data primer adalah data yang diperoleh melalui hasil observasi, survey, kuisisioner, wawancara, dan dokumentasi terkait dengan situasi yang menggambarkan kondisi fisik pelayanan terminal, kebijakan, dan arah pengembangan Kota Jayapura.

Data-data yang dibutuhkan dalam penelitian ini diperoleh dari instansi-instansi di Kota Jayapura terkait dengan penelitian ini, yaitu :

1. Jayapura Dalam Angka, BPS Kota Jayapura
2. Data RTRW Kota Jayapura, di ambil dari Dinas Tata Ruang
3. Data Pergerakan angkutan umum dan jaringan jalan, diambil dari Dinas Perhubungan Kota Jayapura
4. Data jumlah kendaraan angkutan umum, rute pergerakan angkutan umum, jadwal keberangkatan dan kedatangan angkutan umum, dapat di ambil Kantor Pengelola terminal-terminal Kota Jayapura

Data Primer adalah data yang diperoleh melalui survey lapangan di terminal Kota Jayapura, Data tersebut antara lain:

1. Jumlah angkutan Umum yang beroperasi di terminal Kota Jayapura
2. Prasarana dan Fasilitas terminal Kota Jayapura
3. Aktivitas social, Ekonomi dalam terminal Kota Jayapura
4. Kondisi fisik lokasi Terminal Kota Jayapura

3.5. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Menurut Sugiyono, populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: objek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya . Sedangkan menurut Sugiarto, populasi adalah keseluruhan unit atau individu dalam ruang lingkup yang ingin diteliti. Jadi dalam penelitian ini populasi adalah seluruh masyarakat pengguna terminal Kota Jayapura.

2. Sampel

Menurut Sugiyono, sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Dalam penelitian ini sampel diambil secara acak atau random sampling, sehingga semua subjek didalam populasi dianggap sama. Dengan demikian setiap subjek mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi sampel. jadi sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah keterwakilan dari populasi yang sudah ditetapkan. Sampel tersebut adalah pengguna terminal penumpang, sopir angkot, pengelola terminal dan pedagang dalam lokasi terminal.

Cara pengambilan sampel dilakukan secara acak atau random, sehingga semua subjek didalam populasi dianggap sama. Dengan demikian setiap subjek mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi sampel. Menurut Iqbal (2002:61) salah satu cara dalam pengambilan jumlah sampel dapat digunakan rumus:

Berdasarkan data rata-rata jumlah penumpang dan pengemudi pengunjung pada lokasi terminal 1.800 perhari. data tersebut dapat di ketahui dari jumlah angkutan yang melayani perhari pada lokasi terminal 150 angkutan umum dengan kapasitas muat 12 orang/penumpang. Maka data keseluruhan pengunjung pada lokasi terminal adalah 1.800. sampel di yang diambil adalah 200 pengguna terminal.

3.6. Metode Analisa

1. Analisis Skorsing

Untuk melihat penilaian pemanfaatan terminal angkutan umum kota yang ada di Kota Jayapura penulis menentukan beberapa variabel yang dipakai. Variabel-variabel dimaksud ditinjau berdasarkan sudut pandang penumpang, dan pengemudi angkutan umum antara lain adalah. Lokasi terminal, aksesibilitas, fasilitas utama terminal dan fasilitas penunjang terminal, biaya, dan waktu . Variabel ini akan dijadikan dasar dalam pembuatan kuisisioner. Dalam penelitian ini skala kategori penilaian dan pembobotan yang ditentukan untuk beberapa pertanyaan dalam kuisisioner, agar dapat dengan mudah untuk dianalisa dan disimpulkan sesuai dengan yang dikemukakan.

2. Analisis SWOT

Analisis digunakan untuk menghasilkan alternatif strategi arahan pemanfaatan terminal angkutan umum yang ada di Kota jayapura dalam mendukung perkembangan wilayah kota tersebut. Proses penggunaan analisa SWOT dilakukan dengan melihat kondisi internal tentang strengths (kekuatan) dan weaknesses (kelemahan), serta kondisi eksternal atas opportunities (ancaman) dan threats (peluang/kesempatan), yang ada di lingkungan teminal (Marimin, 2004:58).

BAB IV

GAMBARAN UMUM DAN DATA

4.1. Gambaran Umum Wilayah

1. Kedudukan Kota Jayapura

Apabila ditinjau dari kedudukannya Kota Jayapura berada dalam Pulau Papua yaitu berada diujung Indonesia Timur menjadi orientasi bagi kabupaten-kabupaten dipapua . Selain itu keberadaan Kota Jayapura sebagai pintu gerbang dengan Negara tetangga yaitu PNG .

Dari keberadaan ini jelaslah bahwa Kota Jayapura sangat terkait dengan kabupaten-kabupaten lain yang ada di wilayah papua. Selain itu di Kota Jayapura terdapat pelabuhan laut yang melayani antara pulau papua bagian pesisir pantai dan bahkan luar Papua. Kota Jayapura juga memiliki bandara internasional Sentani yang melayani antara pulau Papua bagian pengunungan, pesisir pantai dan juga luar palau Papua. Dan juga kota Jayapura memiliki Jaringan transportasi yang menghubungkan antara kabupaten di wilayah papua dan juga antara Negara yaitu Jayapura-PNG, sehingga Kota Jayapura sebagai pusat pelayanan bagi wilayah sekitarnya.

2. Fungsi dan Peran Kota Jayapura

Sesuai dengan kedudukannya sebagai ibukota Propinsi Papua, kegiatan sosial ekonomi Kota Jayapura tidak terlepas dari aspek internal (Kota Jayapura) dan eksternal (Kabupaten-Kabupaten di sekitarnya).

Peran Kota Jayapura adalah sebagai pusat pelayanan kegiatan sosial dan ekonomi, perdagangan, transportasi, pendidikan, kesehatan dan jasa.

Untuk skala, Kota Jayapura berperan sebagai pusat pelayanan sosial ekonomi, hal ini ditunjukkan dengan keberadaan pasar yang berfungsi sebagai pusat perdagangan dengan skala pelayanan baik Kota Jayapura sendiri maupun kabupaten-kabupaten lain di Propinsi Papua. Dalam lingkup

regional Kota Jayapura mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Pusat pemerintahan, administrasi dan birokrasi bagi Propinsi Papua
- b. Pusat pelayanan tidak hanya dalam lingkup regional tetapi juga bagi wilayah hinterlandnya yaitu:

- Pusat pelayanan industri
- Pusat pelayanan perdagangan dan jasa
- Pusat pelayanan transportasi
- Pusat pelayanan pendidikan
- Pusat pelayanan kesehatan.

Di dalam konstelasi regional Kota Jayapura mempunyai peran yang sangat berpengaruh terhadap perkembangan Propinsi Papua yaitu:

1. Sebagai pusat pertumbuhan dalam konstelasi SWP Propinsi Papua
2. Pusat kegiatan Ekonomi

Selain itu kota Jayapura juga merupakan pintu gerbang bagi Negara tetangga PNG. Kondisi ini akan mempercepat pertumbuhan Ekonomi di wilayah ini.

4.2. Kondisi Fisik Alam

1. Letak Geografis

Kota Jayapura berada di wilayah Indonesia bagian Timur, tepatnya berada di bagian Utara dari Provinsi Papua pada $1^{\circ}28'17,26''-3^{\circ}58'0,82''$ LS dan $137^{\circ}34'10,6''-141^{\circ}0'8,22''$ BT.

Batas Wilayah Kota Jayapura adalah:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Lautan Pasifik;
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Distrik Arso (Kabupaten Keerom);
- Sebelah Timur berbatasan dengan Negara Papua Neuw Guinea (PNG);
- Sebelah Barat berbatasan dengan Distrik Sentani dan Distrik Depapre (Kabupaten Jayapura).

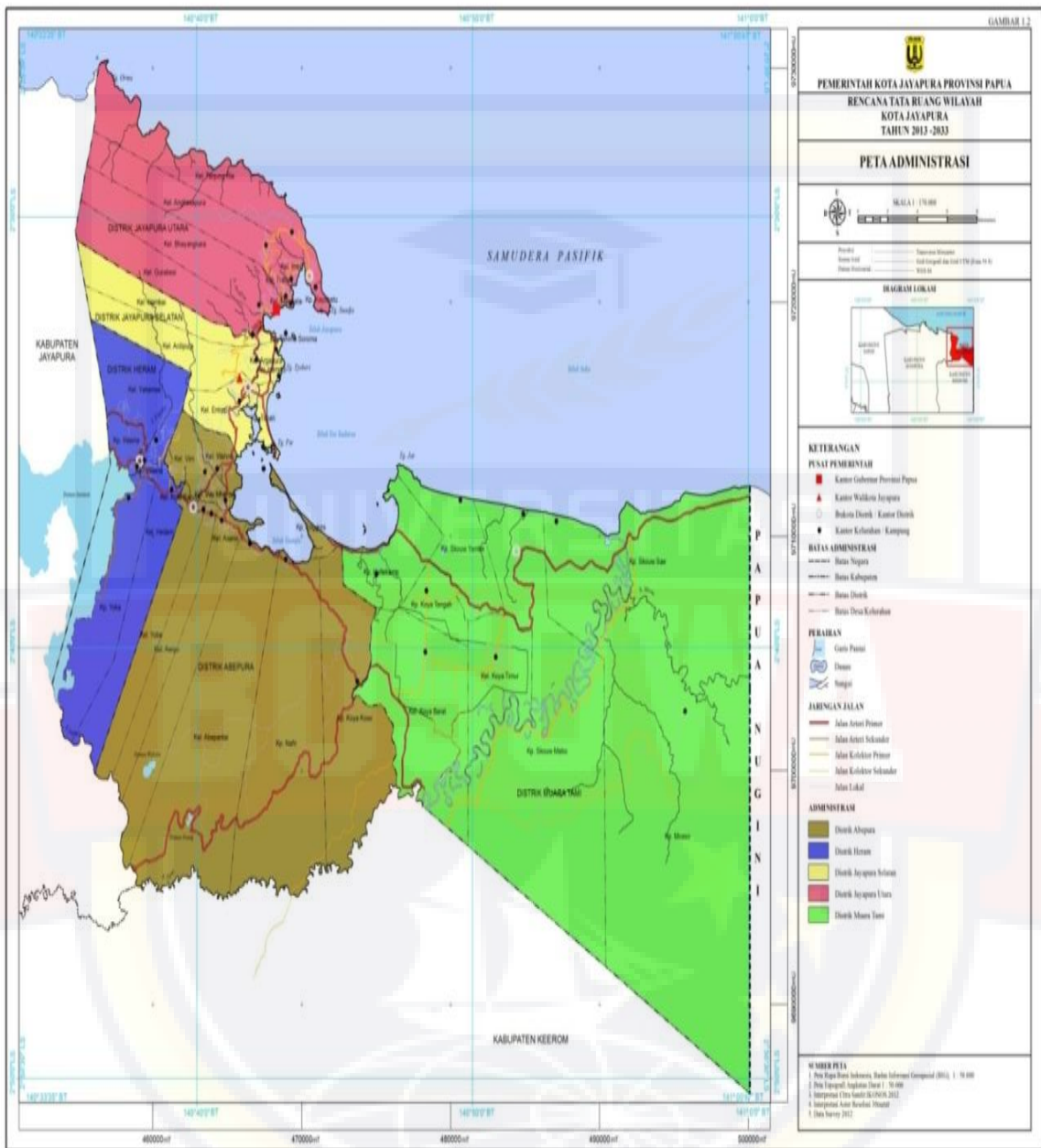
Kota Jayapura Kota Jayapura resmi ditetapkan sebagai wilayah administratif tanggal 14 September 1979 dan berubah status menjadi Kotamadya tahun 1993 berdasarkan Undang-undang Nomor 6 Tahun 1993 dengan 4 (empat) distrik, yaitu Distrik Jayapura Utara, Jayapura Selatan, Abepura, dan Muara Tami. Dalam perkembangannya, wilayah administrasi Kota Jayapura telah dimekarkan menjadi 5 distrik, yaitu Jayapura Utara, Jayapura Selatan, Abepura, Heram, dan Muara Tami, serta terbagi menjadi 25 kelurahan dan 14 kampung. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawa ini:

Tabel 4.1 Wilayah Adminstrasi Kota Jayapura

No.	Distrik	Ibu Kota Distrik	Status Pemerintahan		Luas Wilayah	Presentase
			Kampung	Kelurahan		
1.	Jayapura Utara	Tanjung Ria		1. Angkasapura	6,44	12,62
				2. Trikora	1,90	3,72
				3. Mandala	13,24	25,97
				4. Tanjung Ria	1,46	2,88
				5. Imbi	0,34	0,67
				6. Bhayangkara	13,57	26,60
				7. Gurabesi	7,05	13,83
			1. Kayo Batu		7,00	13,72
					51,00	100
2	Jayapura selatan	Entrop		8. Numbai	9,30	21,4
				9. Argapura	3,70	8,52
				10. Hamadi	7,10	16,36
				11. Ardipura	16,30	37,8
				12. Entrop	2,70	37,55
			2. Tobati		2,50	5,76
			3. Tahima Soroma (nama lainnya adalah Kayopulo)		1,80	4,14
					43,40	100
3	Abepura	Kota baru		13. Asano	12,07	7,75
				14. Awiyo	9,98	6,40

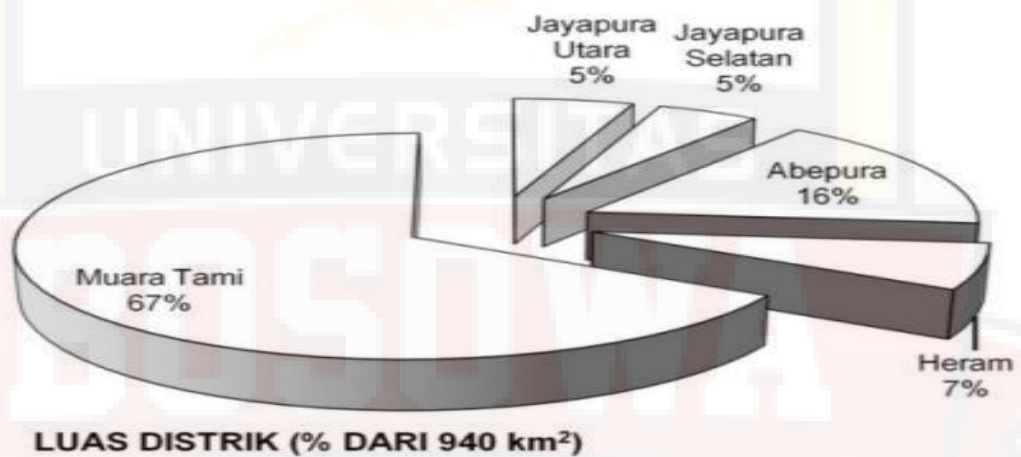
			15. Abe Pantai	2,90	1,86
			16. Kota Baru	13,08	8,86
			17. Yobe	6,50	4,17
			18. Vim	10,22	6,56
			19. Wahno	5,90	3,78
			20. Wai Mhorock	5,80	3,72
			4. Enggros	19,05	12,23
			5. Nafri	34,16	21,93
			6. Koya Koso	36,04	23,14
				155,70	100
4	Heram	Kel.Waena	21. Hedam	22,05	35,60
			22. Yabansai	12,43	19,66
			23. Waena	14,24	22,53
			7. Waena	4,36	6,89
			8. Yoka	10,12	16,01
				63,20	100
5	Muara Tami	Skow Mabo	24. Koya Timur	110,50	42,06
			25. Koya Barat	62,70	10,00
			9. Holtekamp	63,30	10,10
			10. Skouw Sae	72,70	11,60
			11. Skouw Yambe	81,50	13,00
			12. Skouw Mabo	87,70	13,99
			13. Koya Tengah	75,60	12,06
			14. Mosso	72,70	11,60
				626,70	11,60
			Luas Wilayah Kota Jayapura	940.00	100

Sumber: RTRW Kota



4.1 Peta Administrasi
(Sumber : RTRW Kota Jayapura,2017)

Luas Kota Jayapura sebagaimana menurut UU No. 6 Tahun 1993 tentang Pembentukan Kota Jayapura, BPS, dan Claim Pemda adalah 94.000 ha atau 940 km², sedangkan berdasarkan perhitungan GIS (sumber: RTRW Provinsi Papua Tahun 2010-2030) adalah 944 km² atau 94.350 ha. Bila dilihat dari luas distrik di Kota Jayapura, maka luas wilayah terbesar terdapat di Distrik Muara Tami (67% dari luas Kota Jayapura), sedangkan yang terkecil terdapat di Distrik Jayapura Utara dan Distrik Jayapura Selatan (5% dari luas Kota Jayapura).



Sumber: Kota Jayapura dalam Angka 2010

LUAS KOTA JAYAPURA	BPS	CLAIM PEMDA	GIS	UU
DALAM HA	94.000	94.000	94.350	94.000
DALAM KM2	940	940	944	940

4.2 Gambar luas kota Jayapura perdistrik

(Sumber : RTRW Kota Jayapura 2017)

Kota Jayapura tidak hanya mencakup wilayah daratan, tetapi juga wilayah laut dan pulau-pulau kecil yang ada dalam batas wilayahnya. Perairan pesisir yang dimaksud dalam UU No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Pesisir Laut dan Pulau-pulau Kecil adalah laut yang berbatasan dengan daratan meliputi perairan sejauh 12 mil laut diukur dari garis pantai, perairan yang menghubungkan pantai dan pulau-pulau, estuari, teluk, perairan dangkal, rawa payau, dan laguna. Luas

wilayah laut di Kota Jayapura adalah 2,81 km² dan panjang garis pantai 116, 77 km (RTRW Provinsi Papua 2010-2030). Pulau-pulau kecil di Kota Jayapura dapat dilihat pada Tabel dibawah ini:

Tabel 4.2 Nama dan luas pulau-pulau kota Jayapura

No.	Nama Pulau	Distrik	Koordinat							
			Lintang				Bujur			
			°	'	“	L	°	'	“	B
1	Hreng Hre	Jayapura Selatan	02	32	40	S	140	43	14	T
2	Mutdrau	Jayapura Selatan	02	32	40	S	140	43	32	T
3	Guri	Jayapura Selatan	02	33	17	S	140	43	08	T
4	Hamadi	Jayapura Selatan	02	34	09	S	140	42	58	T
5	Insymoch	Abepura	02	35	29	S	140	42	04	T
6	Injros	Abepura	02	35	50	S	140	42	26	T
7	Metureby	Abepura	02	35	44	S	140	42	20	T
8	Fun Ujung	Muara Tami	02	37	08	S	140	46	02	T
9	Fun Ujung Kecil	Muara Tami	02	37	10	S	140	46	02	T
10	Fun Tengah	Muara Tami	02	37	11	S	140	46	04	T
11	Fun Timur	Muara Tami	02	37	17	S	140	46	09	T
12	Fun Besar	Muara Tami	02	37	17	S	140	46	07	T
13	Fun Selatan	Muara Tami	02	37	19	S	140	46	05	T
14	Fun Utara	Muara Tami	02	37	15	S	140	46	07	T
15	Sibir	Muara Tami	02	36	40	S	140	46	34	T

Sumber: Direktorat Pendayagunaan Pulau-Pulau Kecil, Ditjen KP3K-KKP dan Hasil Pemetaan RTRW Kota Jayapura,2013

2. Topografi dan Morfologi

Topografi Kota Jayapura cukup bervariasi mulai dari datar (*flat*) hingga landai dan berbukit-bukit (*rolling*)/gunung 700 meter di atas permukaan air laut. Pada bagian tepi pantai di bagian Timur (Base-G) terdiri dari rawa-rawa tipe A (selalu tergenang air), pada bagian Barat sebagian Cagar Alam Cycloop dan perbukitan, pada bagian Selatan terdapat Hutan Lindung Abepura. Distrik Muara Tami memiliki lahan datar yang cukup besar dibandingkan dengan distrik-distrik lainnya di Kota Jayapura. Penyebaran morfologi yang terbentuk atas topografi lahan, yaitu:

Morfologi Dataran (0-15%) terluas terdapat di Distrik Muara Tami, dan yang terkecil terdapat di Distrik Jayapura Utara.

Morfologi Bergelombang sampai Berbukit (15%-40%), penyebaran hampir di seluruh wilayah dengan luas yang bervariasi.

Tabel 4.3 Luas Kelerengan di kota Jayapura

NO	DISTRIK	LUAS (HA) KELERENGAN				TOTAL (HA)
		(0-8)%	(8-15)%	(15-25)%	(25-40)%	
1	Jayapura Utara	-	1.187	2.045	1.868	5.100
2	Jayapura Selatan	368	1.257	2.715	-	4.340
3	Abepura	3.216	4.318	8.036	-	15.570
4	Heram	1.494	1.597	3.229	-	6.320
5	Muara Tami	35.105	19.293	8.271	-	62.670
TOTAL (HA)		40.184	27.652	24.296	1.868	94.000

Sumber: RTRW Kota Jayapura 2013

3. Karakteristik Penduduk

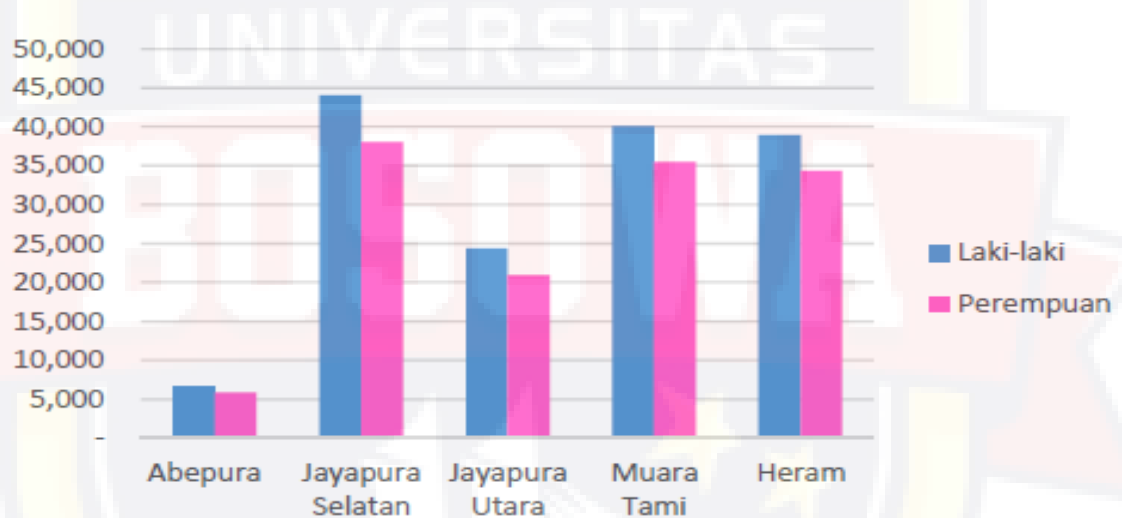
Aspek Kehidupan merupakan hal paling mendasar dalam pembangunan. Dalam nilai universal, penduduk merupakan pelaku dan sasaran pembangunan sekaligus yang menikmati hasil pembangunan. Dalam kaitan peran penduduk tersebut, kualitas mereka perlu ditingkatkan melalui berbagai sumber daya yang melekat, dan perwujudan keluarga kecil yang berkualitas, serta upaya untuk menskenario kualitas penduduk dan persebaran kependudukan.

Penduduk adalah kumpulan manusia yang menempati wilayah geografi dan ruang tertentu. Kependudukan adalah hal ihwal yang berkaitan dengan jumlah, ciri utama, pertumbuhan, persebaran, mobilitas, penyebaran, kualitas, kondisi kesejahteraan yang menyangkut politik, ekonomi, sosial, budaya, agama serta lingkungan penduduk tersebut. Jumlah penduduk Kota Jayapura tahun 2016, tercatat sebanyak 288.786 orang atau bertambah 1,87 persen dari tahun sebelumnya.

Jumlah penduduk terbanyak terdapat di Distrik Abepura dengan jumlah 82.090 orang. Sedangkan Distrik Muara Tami merupakan distrik dengan jumlah

penduduk terkecil yaitu 12.626 orang. dengan luas wilayah 940 km² berarti kepadatan penduduk Kota Jayapura 307 jiwa/km². Tahun 2016, jumlah rumah tangga di Kota Jayapura tercatat 67.994 rta. Dengan jumlah penduduk laki-laki 154.096 jiwa dan perempuan 134.690 jiwa, rasio jenis kelamin di Kota Jayapura sebesar 114 yang berarti jumlah penduduk laki-laki lebih banyak 10 persen daripada penduduk perempuan. Penduduk Kota Jayapura didominasi oleh kelompok penduduk usia 20-34 tahun.

Sementara itu kelompok penduduk usia tua (65 tahun ke atas) mempunyai proporsi yang sangat kecil. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kematian penduduk usia lanjut sangat tinggi.



Grafik 4.1 Jumlah Penduduk Kota Jayapura Menurut Jenis Kelamin & Distrik
(Sumber : Jayapura Dalam Angka 2017)

Melihat dari tabel diatas menurut jenis kelamin dan distrik maka, populasi penduduk paling tinggi terdapat di distrik Jayapura selatan dengan jumlah penduduk 45.000 lebih dan jumlah laki-laki lebih tinggi dari perempuan.

Tabel 4.4 Jumlah penduduk Kota Jayapura menurut kelompok umur dan jenis kelamin, tahun 2017

Kelompok Umur <i>Age Groups</i>	Penduduk (orang)/Population (people)		
	Laki-laki/Male	Perempuan/Female	Jumlah/Total
(1)	(2)	(3)	(4)
0-4	16.190	14.537	30.727
5-9	14.951	13.799	28.750
10-14	13.398	12.081	25.479
15-19	13.808	12.560	26.368
20-24	19.234	16.542	35.776
25-29	17.976	15.363	33.339
30-34	15.125	12.917	28.042
35-39	11.796	10.505	22.301
40-44	10.108	8.794	18.902
45-49	7.690	6.328	14.018
50-54	5.310	4.499	9.809
55-59	3.591	2.899	6.490
60-64	2.430	1.801	4.231
65+	2.489	2.065	4.554

Sumber : Jayapura Dalam Angka Tahun 2017

Melihat dari tabel diatas maka, pertumbuhan penduduk jumlah yang paling tinggi berada pada usia 20-24 tahun dengan jumlah 35.776 jiwa

4. Keadaan ekonomi

Kemampuan Kota Jayapura dalam mengelola sumberdaya ekonominya terus mengalami peningkatan. Mulai tahun 2014 sampai dengan tahun 2018, perekonomian di Kota Jayapura selalu mengalami peningkatan yang cukup berarti, baik itu dari PDRB atas dasar harga berlaku maupun PDRB atas dasar harga konstan. Hal ini menunjukkan bahwa perekonomian Kota Jayapura dalam kondisi stabil. Perekonomian di Kota Jayapura cukup dipengaruhi oleh kondisi keamanan. Kondisi keamanan yang kondusif dan juga inovasi Pemerintah Daerah dalam membuat kebijakan pelayanan, akan mempengaruhi investasi di Kota Jayapura. Untuk itu, menjadi pekerjaan rumah bagi pemerintah dan seluruh masyarakat Kota Jayapura dalam menciptakan suasana kondusif. Pertumbuhan perekonomian kota jayapura sangat cepat, hal ini di karenakan jayapura merupakan ibu Kota Propinsi Papua dan tingginya pertumbuhan penduduk karena

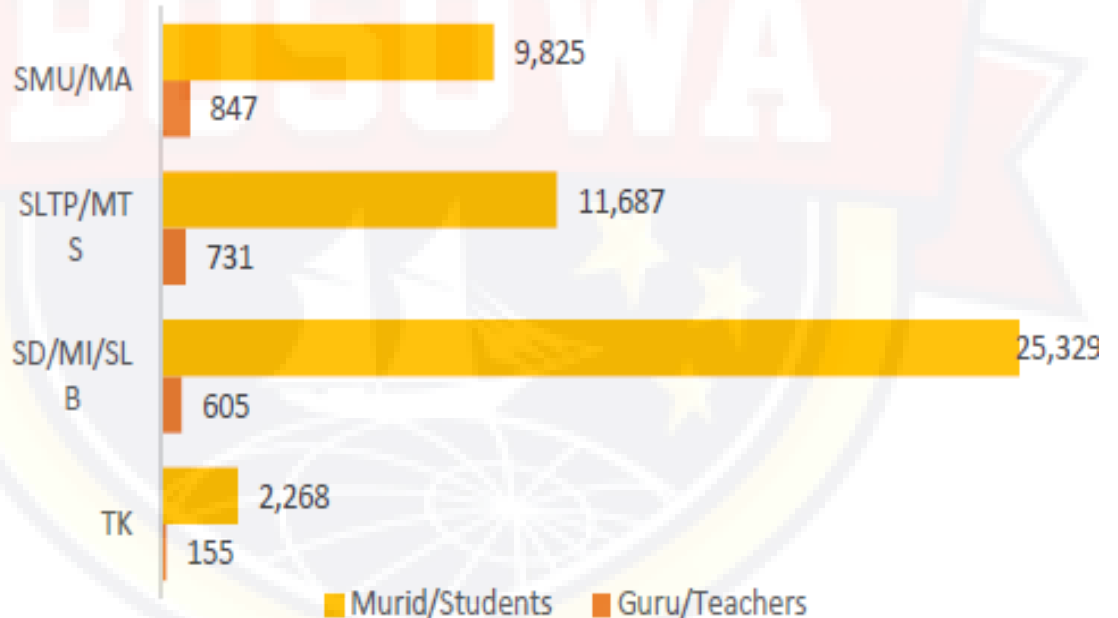
adanya imigrasi yang sangat tinggi yaitu dari kabupaten di wilayah Papua bahkan luar Papua.

5. Keadaan sosial

a. Pendidikan

Tahun 2016, jumlah fasilitas pendidikan di Kota Jayapura tercatat 59 unit TK, 103 unit SD, 47 unit SLTP, 29 unit SLTA dan 16 unit SMK. Jumlah murid TK sebanyak 2.268 orang, SD sebanyak 25.329 orang, jumlah murid SLTP sebanyak 11.687 orang, dan jumlah murid SMA/SMK ada sebanyak 9.825 orang. Sedangkan jumlah guru di tingkat TK, SD, SMP, dan SMA/SMK masing-masing sebanyak 155 orang, 605 orang, 731 orang, dan 847 orang.

Tabel 4.5 Banyak Guru dan Murid Menurut Jenis Pendidikan di Kota Jayapura



Sumber: Jayapura Dalam Angka, 2017

b. Kesehatan

Tahun 2016 jumlah rumah sakit di Kota Jayapura ada sebanyak 7 unit. Sedangkan jumlah puskesmas dan puskesmas pembantu sejumlah 35 unit puskesmas/pustu. Jumlah dokter pada tahun 2016 ada sebanyak 34 orang, sedangkan jumlah tenaga paramedic mencapai 260 orang.

Tabel 4.6 Banyaknya rumah sakit umum pemerintah, swasta, dan militer menurut distrik di kota Jayapura

Distrik <i>Subdistrict</i>	Rumah Sakit /Hospital			Jumlah/ <i>Total</i>
	Pemerintah <i>State</i>	Swasta <i>Private</i>	Militer <i>Military</i>	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. Abepura	2	-	1	3
2. Jayapura Selatan	-	-	1	1
3. Jayapura Utara	1	-	1	2
4. Muara Tami	-	-	-	-
5. Heram	-	1	-	1

Sumber: Jayapura Dalam Angka 2017

c. Agama

Pada tahun 2016, jumlah penduduk Kota Jayapura yang memeluk agama Protestan tercatat 283.493 orang atau 45,25 persen dari total penduduk Kota Jayapura. Sementara pemeluk agama Islam dan Katolik mencapai 40,56 persen dan 13,48 persen, sedangkan sisanya merupakan pemeluk agama Hindu dan Budha. Tahun 2016, jumlah tempat peribadatan paling banyak yang ada di Kota Jayapura adalah tempat peribadatan umat Protestan yang tercatat sebanyak 301 unit. Sedangkan jumlah tempat peribadatan Katolik

mencapai 65 unit, tempat peribadatan Islam mencapai 193 unit, tempat peribadatan Hindu sebanyak 5 unit dan tempat peribadatan Budha hanya ada 6 unit. Jumlah jemaah haji yang berasal dari Kota Jayapura pada tahun 2016 mencapai 338 orang.

Tabel 4.7 Jumlah Rohaniawan di Kota Jayapura Menurut Distrik

Distrik <i>Subdistrict</i>	Islam <i>Moslem</i>	Kristen / Protestan <i>Protestant</i>	Khatolik <i>Catholic</i>	Hindu <i>Hindism</i>	Budha <i>Budhism</i>	Jumlah <i>Total</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Muara Tami	95	28	-	-	-	123
2. Abepura	98	95	6	3	5	207
3. Heram	60	65	71	2	-	198
4. Jayapura Selatan	90	69	5	3	10	177
5. Jayapura utara	98	45	12	2	-	157

Sumber : Jayapura Dalam Angka,2017

d. Budaya

Kota Jayapura sebagai wilayah perkotaan menjadi tujuan migrasi bagi masyarakat di sekitar Kota Jayapura maupun kota-kota lainnya di Indonesia. Masyarakat yang menetap telah membentuk masyarakat majemuk yang berasal dari berbagai suku bangsa dan budaya. Penduduk asli Papua sendiri (termasuk Kota Jayapura) memiliki ciri-ciri fisik berkulit hitam, berbulu, dan berambut keriting.

4.3. Sistem Transportasi Kota Jayapura

Transportasi merupakan *derived demand* dan mempunyai ciri tidak mengenal batas wilayah administratif, sehingga tidak bisa dipenggal atas dasar suatu wilayah administrasi tertentu. Untuk itu dalam memandang suatu wilayah,

transportasi menempatkan wilayah sebagai sarana untuk mencapai tujuan, atau suatu model untuk mempelajari dunia nyata.

Kota Jayapura dalam tatanan regional dan nasional adalah sebagai pintu gerbang di Provinsi Papua dan Pintu gerbang ke Negara tetangga PNG, dengan demikian Kota Jayapura membutuhkan pembangunan dan pengembangan sistem transportasi guna mendukung dan menunjang kegiatan pertumbuhan ekonominya yang mengarah kepada sektor keuangan, persewaan, jasa perusahaan, perkantoran.

Kota Jayapura sebagai Ibukota Pemerintahan sekaligus sebagai Pusat Pergerakan untuk Provinsi Papua, memiliki prasarana dan sarana angkutan jalan (AKDP dan Terminal) yang masih sangat terbatas, AKDP dan AKAP masih di dominasi oleh Transportasi Laut dan Transportasi Udara (melalui Kabupaten Jayapura). Pergerakan AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) yang menggunakan jaringan transportasi darat hanya melayani Kabupaten Keerom, Kabupaten Jayapura dan Kabupaten Sarmi, sedangkan dengan kabupaten lainnya masih mengandalkan sarana transportasi laut dan transportasi udara. Jaringan prasarana lainnya yang memiliki peranan yang cukup penting adalah terminal. Jumlah terminal angkutan saat ini sebanyak 3 buah, yakni Terminal Mesran Jayapura, Terminal Entrop dan Terminal Pasar Youtefa. Ketiga terminal tersebut belum efektif dari segi lokasi dan pemanfaatan terminal. Terminal Mesran digunakan sebagai lokasi perkantoran, Terminal Entrop masih bersifat sementara dan terminal Pasar Youtefa sangat dipengaruhi oleh aktivitas perdagangan, sehingga terminal tidak dimanfaatkan sebagaimana mestinya oleh operator angkutan dengan jenis jaringan pelayanan yang digunakan adalah berupa Angkutan umum dan AKDP.

1. Sistem Transportasi Darat

Jalan merupakan prasarana angkutan darat yang sangat penting dalam memperlancar kegiatan sosial dan perekonomian, baik antara kota dan kabupaten luar provinsi lainnya (AKAP), kota/kabupaten dengan kota/kabupaten dalam provinsi (AKDP), antara kota/kabupaten dengan distrik, dan antara satu distrik

dengan distrik lainnya. Dengan pelayanan transportasi jalan yang baik akan memudahkan aksesibilitas dan mobilitas penduduk untuk melakukan perjalanan dan menjangkau daerah-daerah utamanya terhadap kegiatan sektor-sektor ekonomi, sosial di Kota Jayapura.

Prasarana jalan raya di Kota Jayapura terdiri dari jalan Negara 50 KM, Jalan provinsi 38,5 Km dan jalan kota 397,02 km. Jika dibandingkan dengan panjang jalan tahun 2004, terlihat penambahan panjang jalan sebesar 15 Km. Sedangkan panjang jalan menurut jenis permukaan, pada umumnya sudah beraspal yaitu 285,72 KM, Jalan kerikil 69,84 KM, dan jalan tanah 41,46 KM. Kondisi ini terlihat bahwa tingkat jenis permukaan jalan di Kota Jayapura tahun 2011 sudah didominasi oleh jalan aspal.

Tabel 4.8 Panjang Jalan dan konstruksi jalan di Kota Jayapura

No.	Status jalan			Permukaan jalan			Jumlah
	Jalan Negara	Jalan Propinsi	Jalan kota	Aspal	Kerikil	Tanah	
1	50	38,50	293,33	280,62	62,05	38,16	381,83
2	50	38,50	293,33	280,62	62,05	38,16	381,83
3	50	38,50	293,33	282,62	62,05	37,46	381,83
4	50	38,50	293,33	282,62	62,05	37,46	381,83
5	50	38,50	293,33	282,62	62,05	37,46	381,83
6	50	38,50	369,74	283,72	65,70	37,46	386,88
7	50	38,50	369,74	283,72	65,70	37,46	386,88
8	50	38,50	397,02	285,72	69,84	41,46	297,02

Sumber : Jayapura Dalam Angka 2017

Berdasarkan kondisi tersebut di atas memperlihatkan bahwa tingkat kemampuan jaringan jalan di Kota Jayapura dalam perkerasan sudah diatas rata-rata dalam rangka memenuhi pergerakan kendaraan secara cepat dan lancar, namun pada beberapa ruas menunjukkan bahwa sistem simpul dan jaringan masih terbebani pada ruas-ruas jalan tertentu yang menghubungkan satu distrik dengan distrik lainnya akibat dari terbatasnya jaringan jalan di Kota Jayapura

2. Transportasi Laut

Kota Jayapura memiliki Pelabuhan Umum, Dermaga Umum dan Dermaga Khusus. Pelabuhan Laut Jayapura merupakan bagian dari sistem transportasi yang sangat penting dalam menunjang proses pergerakan barang dan orang. Pelayanan pergerakan pelabuhan Jayapura melayani pergerakan orang dalam negeri, luar negeri serta antar kabupaten.

Kawasan Pelabuhan Laut Jayapura terletak di Distrik Jayapura Utara dengan jarak $\pm 0,5$ km dari Pusat Kota Jayapura. Kondisi jaringan jalan menuju pelabuhan laut adalah jalan aspal. Keberadaan Pelabuhan Laut Jayapura di Kota Jayapura telah mempengaruhi pola pergerakan penduduk di Kota Jayapura, meskipun pengoperasian pelayanan pelabuhan tersebut belum dilakukan tiap hari. Jenis kapal yang melayani Kota Jayapura adalah KM. Dobonsolo, KM. Dorolonda, KM. Gunung Dempo. KM. Labobar, KM Nggapulu, KM Sinabung. KM. Ciremai, dengan kapasitas 2000 – 3000 DWT.

3. Transportasi Danau dan Penyeberangan

Kota Jayapura memiliki penduduk yang berada di pulau-pulau, serta di sekitar danau sentani, mobilitas pergerakan mereka yang harus dihubungkan dengan transportasi penyeberangan atau danau diantaranya masyarakat Kayu Batu, masyarakat Kayu Pulo, Tobati dan Enggros.

4. Transportasi Udara

Bandar Udara Internasional Sentani bandara yang sebelumnya merupakan Bandara Kelas 1. Khusus ini adalah bandara yang terletak di kota Sentani Kabupaten Jayapura. Berjarak kurang lebih 40 km dari pusat Kota Jayapura. Merupakan bandara terbesar di Papua dan hub utama untuk menuju wilayah pedalaman Papua dan luar Papua.

Tabel 4.9 Penerbangan Domestik Dalam Negeri dan Luar Negeri

Maskapai	Tujuan
Batik Air	Jakarta—Halim Perdanakusuma, Jakarta–Soekarno–Hatta, Makassar, Sorong
Citilink	Jakarta–Soekarno–Hatta, Makassar, Merauke, Surabaya
Cardig Air	Wamena (Kargo)
Garuda Indonesia	Biak, Denpasar/Bali, Jakarta–Soekarno–Hatta, Makassar, Merauke, Timika
Garuda Indonesia dioperasikan oleh Explore dan Explore Jet	Makassar, Manado, Manokwari, Nabire, Sorong, Surabaya
Lion Air	Jakarta–Soekarno–Hatta, Makassar, Merauke
Nam Air	Sorong
Sriwijaya Air	Biak, Jakarta–Soekarno–Hatta, Makassar, Manokwari, Merauke, Surabaya, Timika
Susi Air	Batom, Elelim, Ilu, Karubaga, Kasonaweja, Mulia, Sarmi, Senggeh, Tanah Merah
Trigana Air Service	Dekai, Nabire, Oksibil, Wamena
Wings Air	Dekai, Kaimana, Wamena
XpressAir	Manokwari, Sorong
Airlines PNG	Mount Hagen

Sumber: Perhubungan Propinsi papua 2017

Bandara Sentani memiliki angkutan umum, Selain terdapat 4 angkutan taksi Bandara resmi yakni: (KPN Pelut, Koangdara, Embun Cyclop, Dan Mutiara Dafon) terdapat juga bus DAMRI yang melayani hingga ke arah kota Jayapura dengan tarif 50.000 rupiah.

4.4. Arah Pengembangan Kota Jayapura

Perkembangan kota Jayapura berdasarkan peraturan pemerintah kota Jayapura No 4 Tentang Rencana Pembangunan, peraturan daerah kota Jayapura nomor 1 tahun 2014

Tentang rencana tata ruang wilayah tahun 2013 – 2033 dan rencana tata ruang umum kota Jayapura penyabaran dari rencana umum nasional dan rencana tata umum tata ruang Propinsi.

1. Rencana Umum Tata Ruang Kota Jayapura

Wilayah kota pada hakekatnya merupakan pusat kegiatan ekonomi yang dapat melayani wilayah kota itu sendiri maupun wilayah sekitarnya. Untuk dapat mewujudkan efektifitas dan efisiensi pemanfaatan ruang sebagai tempat berlangsungnya kegiatan-kegiatan ekonomi dan sosial budaya, kota perlu dikelola secara optimal melalui suatu proses penataan ruang. Kota Jayapura sebagai Ibukota Provinsi Papua telah melakukan penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Jayapura pada tahun 2007 dan telah diperdakan pada tahun 2008. Selama jangka waktu perencanaan berjalan, terdapat hal-hal yang menyebabkan RTRW Kota Jayapura harus ditinjau kembali. Melalui peninjauan kembali ini, RTRW Kota Jayapura diharapkan dapat lebih berperan dan berfungsi sebagai alat operasionalisasi pelaksanaan pembangunan di wilayah Kota Jayapura dan menjadi pedoman untuk:

- a. Penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP);
- b. Penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM);
- c. Pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang dalam wilayah;
- d. Mewujudkan keterpaduan, keterkaitan, dan keseimbangan perkembangan antar wilayah Kota, serta keserasian antar sektor; dan
- e. Penyusunan rencana rinci tata ruang di wilayah Kota.

2. Struktur dan Pola Ruang Kota Jayapura

a. Struktur Ruang

Rencana Struktur Ruang merupakan Kerangka tata ruang wilayah kabupaten/kota yang tersusun atas konstelasi pusat-pusat kegiatan yang berhirarki satu sama lain yang dihubungkan system jaringan prasarana wilayah kabupaten atau kota terutama transportasi. Sistem perkotaan kota Jayapura terdiri atas PKN, PKW, dan PKL. PKN dan PKW ditentukan oleh pemerintah, sedangkan PKL ditetapkan dalam RTRW Provinsi berdasarkan usulan pemerintah kota, sedangkan untuk mendorong perkembangan kawasan perbatasan ditentukan PKSN. Sistem perkotaan dalam RTRW Kota Jayapura Tahun 2013-2033 lebih bersifat menegaskan penetapan sistem perkotaan berdasarkan hirarki kebijakan di atasnya. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) menetapkan PKN untuk Provinsi Papua berada di Jayapura dan Timika. Rencana Tata Ruang Provinsi (RTRWP) Papua menegaskan kembali mengenai wilayah Jayapura yang masuk sebagai PKN, yaitu kawasan perkotaan Jayapura yang mencakup wilayah Kota Jayapura dan kawasan perkotaan Kabupaten Jayapura. Sebagai simpul utama transportasi nasional, Kota Jayapura memiliki Pelabuhan Laut Jayapura, dan Kabupaten Jayapura memiliki Bandara Udara Sentani.

b. Pola Ruang

Rencana pola ruang merupakan rencana distribusi peruntukan ruang Kota Jayapura yang meliputi rencana peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan rencana peruntukan ruang untuk fungsi budi daya. Fungsi rencana pola ruang Kota Jayapura adalah:

- Sebagai alokasi ruang untuk berbagai kegiatan sosial ekonomi masyarakat dan kegiatan pelestarian lingkungan dalam wilayah kota;
- Mengatur keseimbangan dan keserasian peruntukan ruang;
- Sebagai dasar penyusunan indikasi program utama jangka menengah lima tahunan untuk 20 (dua puluh) tahun; dan

- Sebagai dasar pemberian izin pemanfaatan ruang pada Kota Jayapura.

Pola ruang untuk fungsi lindung dan fungsi budi daya ditetapkan berdasarkan dominasi pemanfaatan ruang dan dibagi ke dalam klasifikasi ruang yang lebih rinci pada Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). Peruntukan ruang untuk fungsi budi daya meliputi kawasan peruntukan pariwisata, kawasan peruntukan ruang evakuasi bencana, dan kawasan sektor informal tidak digambarkan dalam Rencana Pola Ruang Wilayah Kota Jayapura, karena bersifat fungsional dan dapat melekat pada peruntukan ruang untuk fungsi budi daya lainnya.

3. Arahannya Pemanfaatan Ruang

- a. mengkoordinasikan penanganan dan penyelesaian permasalahan dalam pemanfaatan ruang baik di kota, dan memberikan pengarahannya serta saran pemecahannya;
- b. memberikan rekomendasi guna memecahkan permasalahan dalam pemanfaatan ruang kota;
- c. memberikan informasi dan akses kepada pengguna ruang terkait rencana tata ruang kota;
- d. menjaga akuntabilitas publik sebagai bentuk layanan pada jajaran pemerintah, swasta, dan masyarakat;
- e. melakukan fasilitasi pelaksanaan kerjasama penataan ruang antar kota; dan
- f. mengoptimalkan peran masyarakat dalam pemanfaatan ruang.

4. Pengendalian Ruang

- a. Pengendalian Pemanfaatan Ruang
- b. mengkoordinasikan penetapan peraturan zonasi sistem kota;
- c. memberikan rekomendasi perizinan pemanfaatan ruang kabupaten/kota;
- d. melakukan identifikasi dalam pelaksanaan insentif dan disinsentif dalam pelaksanaan pemanfaatan ruang kota dengan provinsi dan dengan kota terkait;

- e. melakukan fasilitasi pelaksanaan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan penyelenggaraan penataan ruang;
- f. melakukan fasilitasi pelaksanaan pengendalian pemanfaatan ruang untuk menjaga konsistensi pemanfaatan ruang dengan rencana tata ruang; dan
- g. mengoptimalkan peran masyarakat dalam pengendalian pemanfaatan ruang.

5. Arah Perkembangan Transportasi Kota Jayapura

Kondisi transportasi saat ini di Kota Jayapura dilihat dari 2 aspek yaitu aspek jaringan pelayanan transportasi dan aspek jaringan prasarana transportasi. Hal ini sangat penting karena Kota Jayapura merupakan Pusat Pemerintahan Provinsi Papua, juga sebagai beranda NKRI, disamping sebagai Pusat Pemerintahan Kota Jayapura merupakan pintu masuknya komoditas lewat transportasi laut dan secara geografis memiliki peranan sangat penting dalam wilayah NKRI karena merupakan wilayah perbatasan antara Negara PNG melalui Distrik Muara Tami.

Pembangunan Transportasi diharapkan memberi pengaruh terhadap tumbuh dan berkembangnya sektor-sektor perekonomian pada setiap wilayah Distrik yang ada di Kota Jayapura. Hal ini dimaksudkan karena pembangunan transportasi pada dasarnya merupakan sektor penentu bagi pembangunan daerah dengan mengarahkan pada terwujudnya sistem transportasi yang andal, terpadu, lancar, aman, nyaman, efisien sesuai kemampuan masyarakat untuk mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, dan mendukung pola distribusi pengembangan wilayah terutama kawasan tumbuh cepat dan pusat-pusat pertumbuhan. Untuk menghubungkan antara satu wilayah dengan wilayah lain, dengan kawasan dengan kawasan lain dalam kota perlu membangun sebuah jalan sebagai prasarana transportasi dan terminal sebagai sarana transportasi. Terminal merupakan tempat pergantian moda secara tertib, aman dan nyaman. Untuk melancarkan perjalanan membutuhkan sebuah kendaraan yang dapat melayani pergerakan orang dari tempat asal ke tempat tujuan. Semua itu harus dipersiapkan

dalam pembangunan transportasi agar semua aktivitas masyarakat perkotaan dalam berjalan dengan lancar, tertib, aman, nyaman dan terjangkau.

Tabel 4.10 Klasifikasi pergerakan orang di perkotaan berdasarkan maksud pergerakan

Aktivitas	Klasifikasi perjalanan	Keterangan
I. Ekonomi a. Mencari Nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja 3. Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi yang berkaitan dengan belanja atau bisnis pribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitaran 40-50% penduduk, perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk a. Pulang ke rumah b. Mengangkut barang c. Ke dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi di klasifikasikan secara terpisah, tetapi pelayanan medis, hukum, kesejahteraan termasuk disini.
II. Sosial Menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan rumah	Kebanyakan fasilitas terdapat didalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir dua juga terkombinasi dengan perjalanan dengan maksud hiburan.
III. Pendidikan	Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain	Hal Ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun dinegara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk
IV. Rekreasi dan Hiburan	1. Ke dan dari tempat rekreasi 2. Yang berkaitan dengan perjalanan dan berkendara untuk rekreasi	Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur.
V. Kebudayaan	1. Ke dan dari tempat ibadah 2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politis	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan

Sumber : Ofyar Z Tamin, Edisi Kedua

a. Jalan

Jalan merupakan prasarana angkutan darat yang sangat penting dalam memperlancar kegiatan sosial dan perekonomian, baik antara kota dan kabupaten luar provinsi lainnya (AKAP), kota/kabupaten dengan kota/kabupaten dalam provinsi (AKDP), antara kota/kabupaten dengan distrik, dan antara satu distrik dengan distrik lainnya. Dengan pelayanan transportasi jalan yang baik akan memudahkan aksesibilitas dan mobilitas penduduk untuk melakukan perjalanan dan menjangkau daerah-daerah utamanya terhadap kegiatan sektor-sektor ekonomi, sosial di Kota Jayapura.

Pelayanan transportasi jalan dalam lingkup Kota Jayapura, maupun antar kabupaten dapat dijumpai melalui transportasi jalan, sedangkan transportasi antar provinsi hanya di jumpai melalui transportasi laut. Kesemuanya memiliki andil yang dapat mempengaruhi perkembangan dan pertumbuhan wilayah kota maupun wilayah-wilayah yang lebih kecil seperti lingkungan perkotaan maupun wilayah distrik (kelurahan dan kampung).

b. Terminal

Keberadaan terminal sebagai titik simpul pergerakan arus kendaraan, orang dan barang adalah penting untuk diamati. Jumlah Simpul di Kota Jayapura sebanyak 4 lokasi, yaitu Sub terminal Mesran (8.000 m²), Terminal Entrop (12.000 m²/kontrak), Terminal Youtefa (8.000 m²) dan Tempat Parkir Sementara Waena, masing-masing terminal bertipe C. Kondisi terminal type C Entrop masih bersifat sementara dan masih dikontrak ke Pihak Swasta sambil menunggu pembangunannya, karena terminal sebelumnya telah di bongkar dan akan direncanakan dibangun terminal type A, sesuai RTRW Kota Jayapura. Sub Terminal Mesran yang terletak di pusat Kota Jayapura sebagai terminal type C, pada umumnya hanya melayani angkutan kota pada bagian Distrik Jayapura Utara.

- Terminal Entrop

Terminal Entrop yang saat ini masih bersifat sementara mempunyai sarana dan prasarana yang sangat minim. Sehingga, kedudukan terminal hanya sebagai tempat untuk dilalui oleh kendaraan dan belum berfungsi sebagaimana mestinya.



Gambar 4.3 Foto Lokasi terminal Entro
(Sumber : Hasil Dokumentasi,2018)

- Terminal Youtefa

Terminal Youtefa Merupakan terminal yang melayani antar kota dan Pedesaan, yang terletak di Youtefa bersampingan dengan pasar youtefa. Terminal ini belum memadai ketika hujan bahkan tidak hujanpun banyaknya sampah yang terdapat di lokasi terminal ini sehingga, terminal ini selalu tergenang air ketika hujan.



Gambar 4.4 Lokasi terminal Youtefa
(Sumber : Hasil Dokumentasi,2018)

- Terminal Mesran

Sub Terminal Mesran yang terletak di pusat Kota Jayapura sebagai terminal type C, pada umumnya hanya melayani angkutan kota pada bagian Distrik Jayapura Utara.



4.5 Gambar Foto lokasi Terminal Mesran

Sumber: Hasil Dokumnetasi,2018

Tabel 4.11 Data Terminal Kota Jayapura

No.	Nama Terminal	Tipe	Luas	Keterangan
1	Youtefa	C	Panjang=50m Lebar = 100m	Berdampingan dengan Pasar Youtefa
2	PTC Entrop	C	Panjang = 200m Lebar =100m	Kawasan perdagangan dan perkantoran Kota Jayapura
3	Mesran	C	Panjang =75m Lebar = 50m	Kawasan, perdagangan,komersial, dan pelabuhan.
4	Waena	-		Parkir sementara

Sumber: Hasil Survey,2018

Data Angkutan Umum

Tabel 4.12 Jaringan Trayek Dan Angkutan Umum Kota Jayapura

N o	Kode Traye k	Jaringan Trayek	Jumlah Armada	Keterangan
1	B1	T. Entrop-Polimak-Jayapura	186	B1/B2/B3/ B4= 628
2	B2	T. Entrop-Hamadi-jayapura	223	
3	B3	T. Entrop-Tasangka-Argapura-jayapura	19	
4	B4	T.Entrop-Hamadi-Santarosa-Polimak-Jayapura	200	
5	E	Jayapura Lokal Dalam Kota	242	
6	F	Hamadi-Polimak	-	Tidak layak jalan
7	G	T.Mesran-Dok v bawah-Dok IX-Base G-Pasir II	263	
8	H	T.Mesran-Dok V atas-SMU2-Base G	50	
9	I1	T.Entrop-Macan Tutul	53	I1/I2=99
10	I2	T.Entrop-Rehobot	46	
11	J1	T.Youtefa-Expo-Perumnas 1	175	J1/J2=630
12	J2	T.Youtefa-Perumnas II-Perumnas III-Uncen Baru	455	
13	K	T.Youtefa-STIE OG-Vuria-BTN	309	K/L1=359
14	L1	T.Youtefa-Abepantai	50	
15	L2	T.Youtefa-Nafri	-	
MINI BUS UMUM 12 & 25 SEAT				
16	IA	T. Entorp- Padang Bulan	161	IA/IB=24 7
17	IB	T.Entrop-T.Youtefa	86	
18	II	T.Youtef-Holtekamp	2	II/III/IV/ V=52
19	III	T.Youtefa-Skouw	2	
20	IV	T. Youtefa-Koya Timur	25	
21	IV	T.Youtefa-Koya Barat	23	
22	V	T.Jayapura-Angkasa	6	Tidak Layak jalan
23	VI	T.Youtefa-Yoka	1	
24	VII	T.Mesran-Abepura-Waena (12 Seat)	3	
25	VIII	T.Mesran-Abepura-Waena (24 Seat)	3	
26	IX	T.Youtefa-Perbatasan RI-PNG	1	
Total			2.584	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Jayapura,2018

BAB V

ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN

5.1 Analisis Hasil Pengumpulan Data

1. Hasil Pengumpulan Data Wawancara

Tabel 5.1 Kepala Bidang Sarana dan Prasarana Bappeda Kota Jayapura

No.	Daftar Pertanyaan	Poin-Poin penting jawaban
1.	Sejarah Kota Jayapura?	-
2.	Kebijakan pemerintah dalam pemanfaatan lahan kota jayapura?	<p>Pemanfaatan lahan kota jayapura</p> <ol style="list-style-type: none">1. Kawasan Budidaya 40%<ul style="list-style-type: none">- Pusat perkantoran- permukiman- Pusat perdagangan- Pusat pendidikan- Pusat kesehatan- Jasa transportasi- perhotelanDII2. Kawasan Lindung 60%<ul style="list-style-type: none">- Cagar alam sylop- Taman wisata teluk youtefa- Hutan lindung Abe- Hutan lindung Muara tamiJadi kota jayapura banyak kawasan yang harus di lindungi. Kenyataannya banyak kawasan yang tidak layak untuk membangun tapi ada pembangunan terus berjalan karena penduduk kota jayapura terus bertambah. Kebijakan pemerintah menetapkan undang-undang tata ruang untuk mengendalikan pembangunan tersebut. Banyak membangun suatu lahan yang baru pemerintah tidak terlepas dari rencana tata ruang yang sudah di susun karena rencana tata ruang

		menjadi acuan dalam pembangunan kota jayapura, dengan pemanfaatan ruang dan pengendalian ruang dimana ruang yang ada dimanfaatkan sebaik mungkin dan selain itu pemerintah punya tugas untuk mengendalikan dan mengawasi.
3.	Kebijakan pemerintah untuk menata transportasi kota?	<ul style="list-style-type: none"> - Pemerintah membangun beberapa jalan alternatif - Pemerintah akan membangun terminal tipe A di kota jayapura untuk melayani lintas negara -
4	Menurut Bapa/I Bagaimana perkembangan kota jayapura?	Perkembangan kota jayapura sampai saat ini terus berkembang, dengan banyaknya investor-investor yang berinvestasi di kota jayapura? Karena itu pada tahun 2020 ada agenda program besar Pon akan di adakan di jayapura itu membuktikan bahwa perkembangan kota cukup baik.
5	Apa Kendala-kendala dalam pemanfaatan lahan kota dan menata transportasi kota?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemanfaatan lahan - Kota jayapura secara geografis lahan yang bisa dibangun hanya 40% -
6	Apa harapan Bapa/I untuk perkembangan pembangunan kota jayapura?	<p>Harapan kami dari Pemerintah</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Semoga perkembangan perekonomian di kota jayapura semakin meningkat 2. Kota yang tertib, aman, damai dan rakyat sejahtera 3. Tetap menjaga kesatuan dan persatuan di kota jayapura

Sumber: Hasil Wawancara, 2018

Dari hasil wawancara diatas, dapat disimpulkan bahwa kota Jayapura memiliki luas untuk kawasan yang layak membangun hanya 40% dari luas wilayah kota Jayapura dan 60% lainnya adalah kawasan tidak layak membangun, namun dengan perkembangan yang begitu pesat sehingga pemerintah melakukan penendalian pembangunan, dimana setiap bangunan atau kawasan yang ingin membangun harus memiliki IMB (Ijin Mendirikan Bangunan) Ijin ini dikeluarkan oleh Dinas Bappeda Kota Jayapura, bertujuan untuk mengendalikan

pengembangan Kota Jayapura. Di bidang transportasi pemerintah berupaya untuk membangun jalan-jalan baru, untuk mengantisipasi kemacetan, dimana kota Jayapura saat ini memiliki volume kendaraan yang cukup tinggi, sementara jalan di Kota Jayapura hanya satu jalan utama.

Tabel 5.2 Hasil wawancara Kepala Terminal Kota Jayapura

No.	Daftar Pertanyaan	Poin-poin Penting Jawaban
1	Bagaimana perkembangan kota jayapura fisik	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pembangunan jembatan holtekam menghubungkan antara Negara PNG dengan kota jayapura 2. Pembangunan terminal tipe A untuk melayani antara Negara 3. Perkembangan kota jayapura dari tahun ke tahun sdh meningkat dan sekarang kota jayapura sebagai kota besar di Indonesia Timur dengan jumlah penduduk yang semakin meningkat.
2	Kebijakan-kebijakan pemerintah terkait pembangunan terminal kota jayapura?	Terminal kota jayapura terdapat ada tiga terminal 2 diantaranya milik pemerintah dan 1 adalah oleh pemerintah kota
3.	Awal mulanya pembangunan terminal entrop?	(Jawaban Kepala terminal)
4.	Apakah lokasi terminal sesuai dengan RTRW kota Jayapura?	Pada prinsipnya yah.. pemerintah kota sdh menyediakan lahan untuk membangun terminal tipe A, terminal tersebut sdh tertuang dalam RTRW kota Jayapura.
5.	Berapa jumlah angkutan yang melayani dan rute-rute mana saja	(Lihat Data Dokumen)
6.	Apa kendala-kendala yang dihadapi pengelola terminal dikota jayapura?	<ul style="list-style-type: none"> - Kelalaian sopir -
7.	Apa harapan Bapa/I untuk pelayanan terminal di kota jayapura?	<ul style="list-style-type: none"> - Memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat dan sopir sebagai pengguna moda, dan perusahaan sebagai

		penyedia jasa.
8.	(Pertanyaan tambahan) Berapa pembayaran sewa terminal pertahun?	- Pertahun 1M

Sumber: Hasil Wawancara, 2018

Tabel 5.3 Kepala Seksi sarana dan Prasarana Perhubungan Kota Jayapura

No.	Daftar pertanyaan	Poin-poin penting jawaban									
1	Pengelolaan sarana dan prasarana terminal kota jayapura?	1. prasarana pendukung belum memadai kurang lengkap, karena status terminal sewa									
2	Bapa/I tolong jelaskan bagaimana pengelolaan terminal di kota jayapura?	Pengelolaan terminal di kota jayapura, kota jayapura memiliki 3 terminal terminal entrop dimana terminal ini sebagai simpul pergerakan transportasi									
3.	Apakah ada kebijakan pemerintah terkait dengan perkembangan kota jayapura terkait dengan perkembangan terminal di kota jayapura agar memberikan pelayanan yang lebih baik?	Pemerintah akan menyiapkan pelayanan yang baik kepada masyarakat: <ul style="list-style-type: none"> - Akan membangun terminal tipe A dalam tahap perencanaan lokasi di Entrop - Akan membangun terminal tipe B sementara proses dibangun lokasi di batas kota 									
4.	Luas terminal entrop, mesran dan youtefa	<table style="display: inline-table; border: none;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">Youtefa</td> <td style="padding-right: 20px;">Entrop</td> <td>Mesran</td> </tr> <tr> <td>P=200M</td> <td>P= 300M</td> <td>P=200M</td> </tr> <tr> <td>L=150M</td> <td>L= 200M</td> <td>L=125M</td> </tr> </table>	Youtefa	Entrop	Mesran	P=200M	P= 300M	P=200M	L=150M	L= 200M	L=125M
Youtefa	Entrop	Mesran									
P=200M	P= 300M	P=200M									
L=150M	L= 200M	L=125M									
5	Kendala-kendala yang dihadapi apa saja?	- Sarana penunjang									

Sumber: Hasil Wawancara, 2018

Tabel 5.4 Kepala Terminal Mesran

No.	Daftar pertanyaan	Poni-poin penting jawaban
1	Penempatan lokasi terminal sesuai dgn RTRW?	Sesuai dengan RTRW dalam peraturan walikota
2	Terminal milik pemerintah atau sewa?	Milik Pemerintah
3	Program-program pemerintah terkait dengan pengembangan terminal kota jayapura kedepan?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penambahan pagar 2. Membangun area parker 3. Menata pedagang di lokasi terminal

4	Pengelolaan, pelayanan dan pengawasan	Pelayanan terminal mesran jam 7.00-12.00 Pengelolaan Pengawasan hanya sampai jam 12 siang
5	Kendala-kendala	

Sumber: Hasil Wawancara, 2018

Tabel 5.5 Koordinator sopir-sopir

No.	Daftar Pertanyaan	Poin-Poin Penting Jawaban
1	Bagaimana penempatan lokasi terminal?	Penempatan lokasi terminal sdh baik, karena terminal letak di tengah-tengah kota jayapura, orang mudah untuk dapat berpindah moda angkutan namun lokasi agak sempit.
2	Bagaimana menurut Bapa fasilitas yang ada di terminal	Fasilitas-fasilitas terminal belum ada pembangunan ataupun perbaikan.
3	Berapa Jumlah angkutan yang melayani?	270 unit
4	Tahun berapa Awal mulanya pembangunan terminal	Pembangunan terminal tahun 2004, penggunaan terminal mulai tahun 2006 sampai saat ini belum ada perbaikan
5	Kendala-kendala	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi sempit 2. Belum ada aspal perbaikan terminal hanya sumbangan dari sopir-sopir sendiri 3. Tidak ada perhatian dari pemerintah 4.
6	Harapan Bapak untuk kedepan apa saja	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perlu perbaikan lokasi terminal 2. Perlu ada penambahan fasilitas jika masih di pergunakan 3. Perlu ada keamanan

Sumber: Hasil Wawancara, 2018

2. Hasil Pengamatan Fasilitas

Tabel 5.6 Hasil Pengamatan Fasilitas di terminal Entrop

No.	Jenis Fasilitas		Kondisi Fasilitas		Keterangan
	Umum	Penunjang	Baik	Rusak	
1	Kantor Terminal				
2	-	WC/kamar mandi	Baik		(Ada)Ketika di gunakan bayar
3	Mushola	-	Baik		Ada
4	-	Bengkel Mobil	Baik		Ada
5	Jalur Masuk dan Keluar Kendaraan	-		Rusak sedang	Baik namun belum perbaiki baik
6		Tempat Cuci Mobi	Baik		Ada
7	Pos Penagih Karcis		Baik		Ada
8	-	Penerangan	-	-	Tidak ada
9	-	Tempat duduk	-	-	Tidak ada
10		Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Pribadi			Tidak ada
11	Papan Informasi		Baik		Ada
12	Menara Pengawas				Tidak ada

Sumber: Hasil Pendataan, 2018

Tabel 5.7 Hasil Pengamatan Fasilitas di terminal Youtefa

No.	Jenis Fasilitas		Kondisi Fasilitas		Keterangan
	Umum	Penunjang	Baik	Rusak	
1	Kantor Terminal				Tidak ada
2	-	WC/kamar mandi			Tidak ada
3	Mushola	-	Baik		Tdk ada
4	-	Bengkel Mobil	Baik		Tdk ada
5	Jalur Masuk dan Keluar Kendaraan	-		Rusak sedang	Perlu di perbaiki
6		Tempat Cuci Mobi	Baik		Tidak ada
7	Pos Penagih Karcis		Baik		Perlu di perbaiki
8	-	Penerangan	-	-	Tidak ada

9	-	Tempat duduk	-	-	Perlu di perbaiki
10		Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Pribadi			Tidak ada
11	Papan Informasi		Baik		Ada
12	Menara Pengawas				Tidak ada

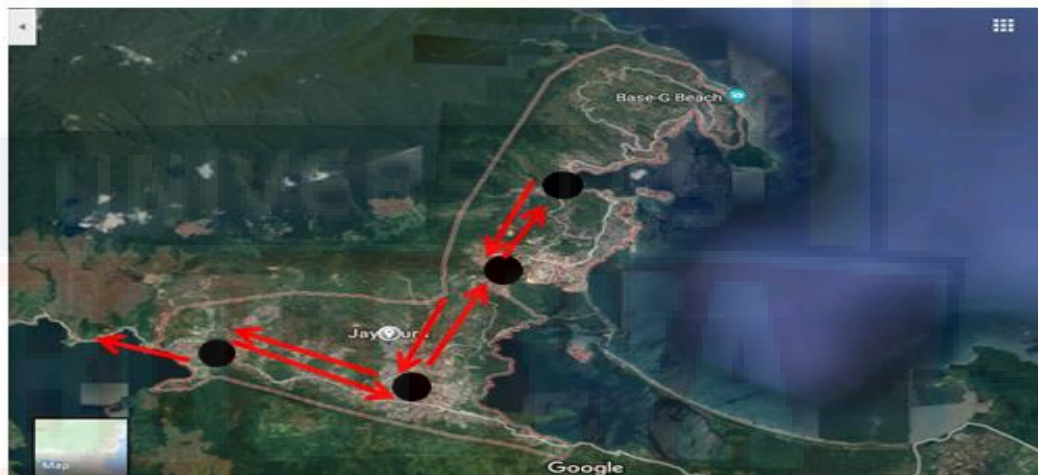
Tabel 5.8 Hasil Pengamatan Fasilitas di terminal Mesran

No.	Jenis Fasilitas		Kondisi Fasilitas		Keterangan
	Umum	Penunjang	Baik	Rusak	
1	Kantor Terminal		Baik		Ada
2	-	WC/kamar mandi			Tidak ada
3	Mushola	-			Tidak Ada
4	-	Bengkel Mobil	Baik		Tidak Ada
5	Jalur Masuk dan Keluar Kendaraan	-	Baik		
6		Tempat Cuci Mobi	Baik		Ada
7	Pos Penagih Karcis				Tidak Ada
8	-	Penerangan	-	-	Tidak ada
9	-	Tempat duduk	Baik		ada
10		Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Pribadi	Baik		ada
11	Papan Informasi		Baik		Ada
12	Menara Pengawas				Tidak ada

5.2. Analisis Faktor-Faktor Penyebab Pemanfaatan Terminal

1. Analisis Segi Pemanfaatan Ruang

Dalam pembahasan ini akan menganalisis lokasi penelitian, dimana lokasi penelitian merupakan lokasi yang ditetapkan sebagai titik penelitian untuk meneliti bagaimana letak lokasi, luas lokasi, aktifitas lokasi, fasilitas lokasi Terminal Entrop. Lebih lihat gambar lokasi udara



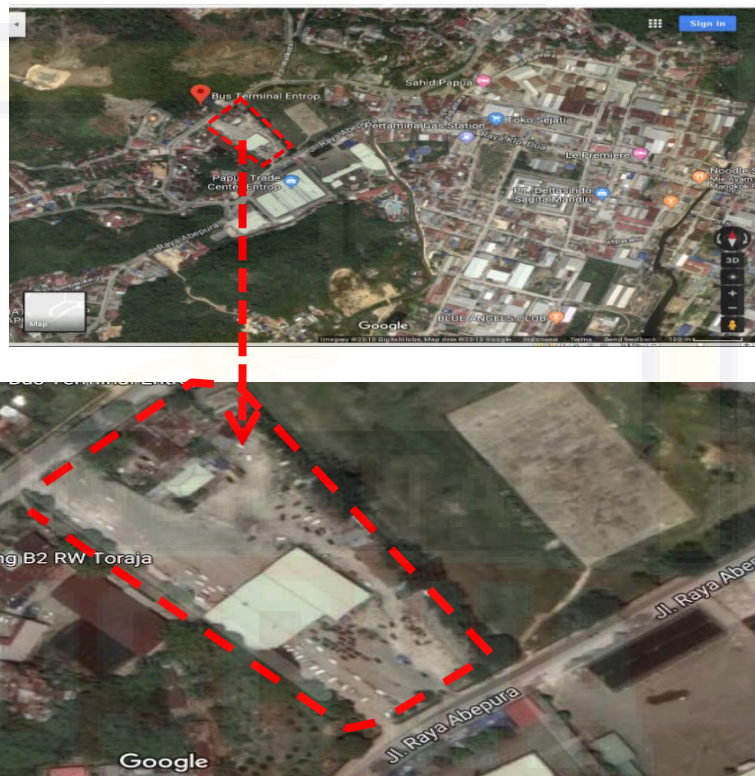
Gambar 5.1. Foto Udara Peta Wilayah Kota Jayapura
(Sumber : Foto Udara,2018)

Gambar diatas adalah gambar foto satelit kota Jayapura, tanda titik diatas menggambarkan titik pusat aktivitas kota yang Jayapura, aktivitas tersebut adalah perdagangan dan jasa komersial, pendidikan, kesehatan, perkantoran dan permukiman dimana penduduk menghuni.

a. Terminal Entrop

Terminal Entrop merupakan terminal yang menjadi titik lokasi penelitian yang terletak pada distrik Jayapura selatan kelurahan Entrop. Terminal Entrop sebagai terminal Tipe C, yang melayani angkutan dalam kota dengan memiliki luas lokasi terminal panjang = 150m, lebar = 100m. kapasitas muat 150 kendaraan angkutan umum/hari. dimana pada lokasi ini juga banyak aktifitas perdagangan seperti jualan pinang, warung kopi, bakso, warung makan dan kios-kios

disekitarnya. Terminal Entrop status tanah adalah sewa oleh pemerintah kota Jayapura. Lebih jelas perhatikan gambar berikut ini:



Gambar 5.2. Foto Udara Terminal Entrop
(Sumber: Foto Udara,2018)

b. Terminal Youtefa

Terminal Youtefa adalah terminal Tipe C yang melayani angkutan kota dan pedesaan. Memiliki luas $P=150m^2$, lebar $=100m^2$. Terminal Youtefa dibangun berdampingan dengan pasar Youtefa, terletak pada jalan Ps.Youtefa. kondisi terminal youtefa sangat strategis di karenakan dibangun berdampingan dengan pasar Youtefa. Dalam system transportasi kita kenal dengan Sistem kegiatan atau tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Besarnya pergerakan sangat berkaitan dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan. (Tamin,

2000): Jadi terminal Youtefa sangat erat dengan system kegiatan dimana pada lokasi ini banyak kegiatan tiap hari sehingga pergerakan orang lancar.



Gambar 5.3. Foto Udara Terminal
(Sumber: Foto Udara,2018)

c. Terminal Mesran

Terminal Mesran adalah terminal tipe c, menurut pemerintah ditetapkan sebagai pelayanan dalam kota. status terminal milik pemerintah sebagai aset daerah. Terminal ini memiliki luas lokasi panjang 100m², lebar 75m² dan terminal ini memiliki fasilitas antara lain ruang tunggu dilengkapi dengan bangku/tempat duduk, kantor terminal dan penjual karcis, dan jalur masuk dan keluar terminal. Terminal ini terletak di pusat perdagangan kota Jayapura smaping jalan utama. Setelah melakukan pengamatan banyak angkutan umum yang tidak masuk pada lokasi terminal, di karenakan penumpang juga jarang masuk pada lokasi terminal sehingga aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang pada pinggir jalan.

Aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang terjadi di Mall Jayapura disini jadikan tempat pergantian moda dan retribusipun dilakukan disini.



Gambar 5.4. Foto lokasi Terminal Mesran
(Sumber :Foto Udara,2018)

2. Analisis Aksesibilitas Terminal

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara mencapai terminal, mudah atau susah nya mencapai lokasi terminal tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi yang ada. Aksesibilitas terminal juga dapat dikaitkan dengan system kota yang seperti sistem jaringan, sistem transit kota, rute angkutan dan system fungsi primer. Berikut hasil analisis aksesibilitas ketiga terminal angkutan umum regional dikaitkan sistem kota yang ada. Aksesibilitas terminal di kota Jayapura masing-masing terminal terletak di jalan utama sehingga dan lokasi pasar sehingga para penumpang mudah akses ke terminal dengan dalam waktu yang singkat.

Tabel 5.9 Tingkat Aksesibilitas dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

Kondisi Prasarana	Jarak	Aksesibilitas
Jelek	Jauh	Rendah
	Dekat	Menengah
Baik	Jauh	Menengah
	Dekat	Tinggi

Sumber : (sumber : Black, 1981)

Untuk kondisi terminal Entrop dan Mesran cukup baik, sedangkan untuk terminal Youtefa kondisi terminal kurang layak ketika musim hujan.

a. System jaringan

Terminal Entrop terletak di Entrop lokasi ini tengah-tengah Kota Jayapura, terminal Entrop sebagai titik simpul pergantian moda ke terminal mesran yaitu Jayapura kota dan dari Jayapura ke terminal Entrop ganti moda lanjut ke Youtefa, Abelingkaran, Kamkey, dan Padang Bulan.

b. Terminal dengan transit lokal

Salah satu tingkat aksesibilitas terminal adalah bila terminal tersebut dikait dengan sistem transit lokal seperti bandara, pelabuhan, maupun terminal yang lain. System transit lokal yang ada di Jayapura ada 2 yaitu bandara udara Sentani dan pelabuhan Kota Jayapura.

Tabel 5.10 Data Transit Lokal

	Transit lokal	Jarak (KM)	Pegantian angkot
A	Dari Terminal-Bandara Sentani		
1	Mesran-Bandara Sentani	12	4x
2	Entrop-Bandara Sentani	10	3x
3	Youtefa- Bnadara Sentani	8	2x
B	Transit Lokal Dari Terminal-Pelabuhan Kota Jayapura		
1	Mesran - pelabuhan	50M	Bisa berjalan kaki
2	Entrop-Pelabuhan	3KM	1x
3	Youtefa-Pelabuhan	7KM	2x

Sumber : Hasil Survey, 2018

Tabel diatas menunjukkan bahwa tidak ada akses langsung yang melayani antara terminal dengan bandara, terminal dengan pelabuhan. Untuk melakukan perjalanan ke bandara dan pelabuhan perlu pergantian moda.

c. Keterkaitan terminal dengan berbagai trayek

Selain keterkaitan dengan sistem jaringan dan keterkaitan dengan system transit lokal, aksesibilitas terminal angkutan juga dipengaruhi oleh jumlah rute atau trayek angkutan umum yang masuk kedalam terminal tersebut, ditinjau dari sistem jaringan rute angkutan umum secara keseluruhan, fungsi terminal sangatlah signifikan karena pada terminallah terjadi interaksi antar lintasan rute dan pada terminallah pula terjadi interaksi antara penumpang dan lintasan rute.

Tabel 5.11 Jaringan Trayek
Mobil Penumpang 8 Seat

No.	Nama Terminal	Jaringan Tryek	Kode Trayek	Jumlah Armada/unit
1	Entrop	T. Entrop-Polimak-Jayapura	B1	186
		T. Entrop-Hamadi-Jayapura	B2	223
		T.Entrop-Tasangka-Argapura-Jayapura	B3	19
			B4	200
		T.Entrop-Hamadi-Santarosa-Polimak- Jayapura	I1	53
		T. Entrop-Macan Tutul	I2	46
		T.Entrop-Rehobot		727
2	Mesran	T. Mesran- Dok V Bawah-Dok IX-Base G-Pasir II	G	263
		T.Mesran-Dok V atas-SMU2-Base G	H	50
				313
3	Youtefa	T. Yotefa-Expo-Perumnas I	J1	175
		T.Youtefa-Perumnas II-PerumnasIII-Uncen Baru	J2	455
		T. Youtefa-STIE OG-Vuria-BTN	K	309
		T. Youtefa-Abepantai	L1	50
		T. Youtefa-Nafri	L2	-
		989		
Mini Bus Umum 12 & 25 Seat				
1	Entrop	T.Entrop-Padang Bulan	IA	161
		T.Entrop-T.Youtefa	IB	86
				247

2	Youtefa	T.Youtefa-Holtekamp	II	2
		T.Youtefa-Skouw	III	2
		T.Youtefa-Koya Timur	IV	25
		T.Youtefa-Koya Barat	IV	23
		T.Youtefa-Yoka	VI	1
		T.Youtefa-Perbatasan RI-PNG	IX	1
				54
3	Mesran	T.Mesran-Abepura- Waena(12Seat)	VII	3
		T.Mesran-Abepura-Waena (24 Seat)	VIII	3
				6

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Jayapura 2017

3. Analisis Fasilitas Utama dan Penunjang Terminal

Hal yang sangat penting yang sangat mempengaruhi optimalisasi pemanfaatan fungsi terminal adalah kenyamanan penumpang maupun operator kendaraan dalam menggunakan terminal, salah satu indikator nyaman itu adalah kelengkapan fasilitas terminal itu sendiri. Kondisi fasilitas terminal akan mempengaruhi tingkat penggunaan terminal oleh pengguna. Jika kondisi baik akan makin banyak orang yang bersedia menggunakan terminal sebagai fasilitas perpindahan moda angkutan. Adapun fasilitas utama yang harus dimiliki oleh terminal adalah:

- Jalur pemberangkatan dan kedatangan angkutan umum
- Tempat tunggu kendaraan
- Bangunan kantor terminal
- Loket penjualan karcis
- Rambu-rambu dan papan informasi

Tabel 5.12 Fasilitas Penunjang dan Umum Terminal Entrop

No.	Jenis Fasilitas		Kondisi Fasilitas		Keterangan
	Umum	Penunjang			
1	Kantor Terminal		Baik		Ada
2	-	WC/kamar mandi	Baik		(Ada)Ketika di gunakan bayar
3	Mushola	-	Baik		Ada
4	-	Bengkel	Baik		Ada

		Mobil			
5	Jalur Masuk dan Keluar Kendaraan	-		Rusak sedang	Baik namun belum diperbaiki baik
6		Tempat Cuci Mobil	Baik		Ada
7	Pos Penagih Karcis		Baik		Ada
8	-	Penerangan	-	-	Tidak ada
9	-	Tempat duduk	-	-	Tidak ada
10		Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Pribadi			Tidak ada
11	Rambu-rambu dan Papan Informasi		Baik		Ada
12	Menara Pengawas				Tidak ada
13	Tempat Tunggu Kendaraan			Baik	Ada

Sumber : Hasil Survey, 2018

a. Terminal Entrop

Dari hasil pengamatan survey pada lokasi terminal Entrop fasilitas-fasilitas umum dan penunjang sudah ada namun, ada beberapa fasilitas yang belum tersedia antara lain adalah tempat duduk bagi calon penumpang, tempat parkir umum, penerangan dan sedangkan WC/kamar mandi sudah tersedia namun, ketika digunakan harus dibayar. Hal ini belum memberikan kenyamanan dan keamanan bagi para pengguna terminal.

Berikut ini hasil dokumentasi fasilitas-fasilitas pada lokasi terminal Entrop.



Gambar 5.5. Jalur Antrian
(Sumber :Hasil Dokumentasi,2018)

Jalur Antrian IA,IB

Trayek Entrop –Youtefa, Entrop-Abe, Padang Bulan. Jenis Angkutan Mini Bus dengan Jumlah Muatan penumpang 12 orang.

Jalur Antrian B1,B2,B3,B4

Trayek Entrop-Polimak-Jayapura, Entrop-Hamadi-jayapura, Entrop-Tasangka-Argapura-Jayapura, Entrop-Hamadi-Santarosa-Polimak-Jayapura. Jenis Angkutan Bus Kecil Jumlah muat 8 orang.



Gambar 5.6. Kantor terminal & Mushola
(Sumber :Hasil Dokumentasi,2018)

Gambar diatas adalah bangunan kantor terminal dan mushola yang disediakan oleh pemerintah bagi pengguna terminal. Dengan ukuran bangunan 15x6 memiliki tiga pintu masing-masing pintu pertama sebagai kantor terminal,

pintu kedua sebagai gudang dan sedangkan pintu ketiga sebagai ruang ibadah (Mushola) bagi Pengguna terminal. Kondisi bangunan ini dalam keadaan baik.



Gambar 5.7. WC/kamar Mandi Umum
(Sumber :Hasil Dokumentasi,2018)

WC/kamar mandi umum, berukuran 10x4 dengan memiliki 6 pintu masing putri dan putra namun, 3 kamar mandi dalam keadaan rusak sehingga tidak dapat digunakan hanya 3 kamar mandi yang dalam keadaan baik dapat digunakan. Ketika dapat di gunakan harus dibayar paling 5.000/orang tergantung orang tersebut dapat menggunakan kamar mandi.



Gambar 5.8. fasilitas cuci Mobil
(Sumber :Hasil Dokumentasi,2018)

Tempat cuci mobil ini dalam kondisi baik. Luas tempat 10x7m². Air yang digunakan langsung dari air kali kecil yang mengalir pada lokasi terminal tersebut.



Gambar 5.9. jalur kendaraan masuk kode trayek IA dan IB

(Sumber :Hasil Dokumentasi,2018)



Gambar 5.10 jalur kendaraan keluar dan pos penagih karcis kode trayek B1,B2,B3 dan B4



Gambar 5.11 jalur kendaraan keluar kode trayek IA dan IB dan Pos Penagih karcis

(Sumber :Hasil Dokumentasi,2018)



Gambar 5.12 jalur kendaraan masuk kode trayek B1,B2,B3 dan B4

Gambar dibawah ini adalah beberapa aktivitas perdagangan pada lokasi terminal dimana pada lokasi ini berbagai jenis jualan antara lain adalah: berupa kios, warung makan, jualan bakso, jualan pulsa dan jualan pinang.



Gambar 5.13 Kondisi Perdagangan
(Sumber :Hasil Dokumentasi,2018)

b. Terminal Youtefa

Fasilitas umum dan penunjang di terminal youtefa kurang layak, hal ini dimana banyak fasilitas-fasilitas yang rusak dan juga fasilitas lainnya belum tersedia lebih jelas perhatikan tabel dibawah ini hasil pengamatan langsung pada lokasi. Berikut ini adalah hasil dokumnetasi pada lokasi terminal.



Gambar 5.14 Kondisi
(Sumber :Hasil Dokumentasi,2018)

Melihat dari gambar diatas kondisi terminal ketika hujan tidak layak untuk pakai dan juga fasilitas terminal belum lengkap dimana sebagian fasilitas rusak/tidak layak untuk dapat digunakan.



Gambar 5.15 Kondisi Pasar Youtefa
(Sumber :Hasil Dokumentasi,2018)

Pasar Youtefa merupakan salah satu pasar tradisioanal di kota Jayapura, pasar ini dibangun oleh pemerintah untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat sebagai tempat jual beli dan tempat pertemuan antara pembeli dan penjual. Pasar dan terminal merupakan hal paling penting untuk diperhatikan oleh pemerintah setempat agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik bagi pengguna jasa.

Tabel 5.13 Fasilitas Penunjang dan Umum Terminal Youtefa

No	Jenis Fasilitas		Kondisi Fasilitas		Keterangan
	Umum	Penunjang			
1	Kantor Terminal		Baik		Ada
2	-	WC/kamar mandi	-	-	Tidak ada
3	Mushola	-			tidak ada
4	-	Bengkel Mobil	Baik		Tidak ada
5	Jalur Masuk dan Keluar Kendaraan	-		Rusak Parah	Belum ada perhatian dari Pemda
6		Tempat Cuci	Baik		Tidak ada

		Mobil			
7	Pos Penagih Karcis			Rusak Sedang	Ada
8	-	Penerangan	-	-	Tidak ada
9	-	Tempat duduk	-	Rusak Sedang	ada
10		Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Pribadi			Tidak ada
11	Rambu-rambu dan Papan Informasi		-	-	Tidak Ada
12	Menara Pengawas				Tidak ada
13	Tempat Tunggu Kendaraan			Rusak Sedang	Ada

Sumber : Hasil Survey,2018

c. Terminal Mesran

Fasilitas umum dan penunjang di terminal Mesran cukup memadai sseuai dengan status terminal, hasil pengamatan ada beberapa fasilitas yang tersedia antara lain adalah tempat duduk, kantor penjualan karcis untuk pelayanan luar kota/distrik, jalur keluar masuk kendaraan, papan informasi jadwal pemberangkatan dan terdapat kios-kios atau warung makan di sekitaran terminal. Pada lokasi terminal mesran terlihat sepi karena setiap kendaraan angkutan dsalam kota di masuk dalam lokasi terminal.



Gambar 5.16 Lokasi Terminal Mesran
(Sumber : Hasil Dokumentasi,2018)

Melihat dari gambar diatas terlihat sepi tidak ada aktivitas menaik dan menurunkan.



Gambar 5.17 Fasilitas Tempat Duduk Terminal Mesran
(Sumber : Hasil Dokumentasi,2018)



Gambar 5.18 Kios dan Warung makan



Gambar 5.19 Kantor terminal dan penjualan tiket.

(Sumber : Hasil Dokumentasi,2018)



Gambar 5.20 Angkutan Kota sedang menaikkan & Menurunkan Penumpang

(Sumber : Hasil Dokumentasi,2018)

4. Analisis Sistem Aktivitas

Sistem aktivitas merupakan bagian-bagian tata guna lahan kota yang saling berinteraksi antara satu sama lain sehingga membentuk jaringan memberikan dampak bagi pertumbuhan dan perkembangan kota. Jenis tata guna lahan yang berbeda seperti permukiman, pendidikan, perkantoran dan komersial mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda antara satu sama lain. Berkembangnya suatu kota, pasti berpengaruh terhadap pola kehidupan masyarakat dari berbagai bidang atau aspek kehidupan, termasuk diantaranya dalam bidang transportasi yaitu berpengaruh terhadap pola pergerakan dan perjalanan masyarakat. Kota Jayapura merupakan ibu kota propinsi papua. Kota Jayapura juga sebagai pusat pelayanan, pemerintahan, pendidikan, kesehatan, ekonomi dan jasa transportasi. Hal ini dilihat dari status kota Jayapura sebagai Ibu kota propinsi Papua dan letak kota Jayapura yang terletak pada wilayah pesisir sehingga impor bahan bangunan untuk melayani di wilayah sekitarnya. Sehingga kota Jayapura fungsi dan peran sangat penting bagi wilayah henterlandnya.

a. Analisis Penggunaan Lahan

Pemanfaatan ruang didasarkan atas pertimbangan dari tata guna lahan, pola aktivitas dan mobilisasi penduduk, keberadaan jaringan transportasi, persebaran dan ketersediaan fasilitas dan utilitas, potensi, kendala limitasi fisik alam. Penggunaan tanah merupakan proses dinamis yang menggambarkan kegiatan penduduk di daerah bersangkutan. Melihat dari luas wilayah kota Jayapura 94.000 h. luas kota 60% keadaan berbukit-bukit sehingga 60% dijadikan sebagai kawasan lindung, hanya 40% yang bisa di manfaatkan sebagai kawasan budidaya artinya 40% yang layak untuk dibangun.

b. Analisis Kependudukan dan Sosial Ekonomi

Meningkatnya pertumbuhan penduduk diikuti dengan permintaan akan pertumbuhan ekonomi kota Jayapura pertahun terus meningkat dan akan mempengaruhi aktivitas pergerakan orang dari satu tempat ke tempat lainnya. Pergerakan dilakukan karena adanya suatu jaringan transportasi akan didukung oleh

moda angkutan yang dapat mengangkut dan memindahkan orang dari tempat asal ketempat tujuan. Suatu tempat-tempat tertentu perlu membangun suatu terminal sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang sebelum dan sesudah melakukan perjalanan.

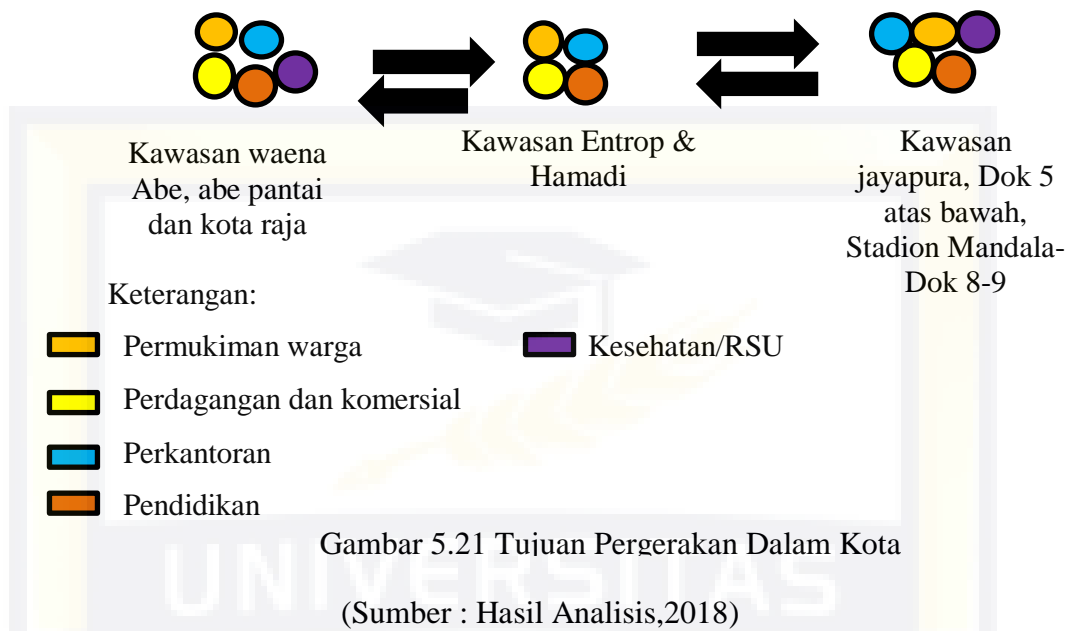
5. Analisis Asal Tujuan Pergerakan Melalui Terminal

Pada dasarnya pola umum pergerakan lalu lintas pada suatu daerah merupakan gambaran transportasi secara umum dari daerah tersebut. Hal itu dapat diketahui dengan cara melakukan analisa terhadap pergerakan transportasi pada daerah yang dijadikan bahan kajian. Pergerakan transportasi yang terjadi pada suatu daerah dipengaruhi oleh beberapa unsur-unsur jaringan transportasi jalan yaitu meliputi: simpul (berupa terminal, transportasi jalan, stasiun, pelabuhan dan bandar udara), ruang kegiatan (berupa kawasan permukiman, industri, perkantoran, pendidikan, perdagangan) dan lalu lintas (berupa jalan, jembatan dan lintas penyeberangan). Kota Jayapura sebagai pusat segala aktivitas sehingga pergerakanpun terjadi baik dari internal maupun external yang artinya pergerakan orang external dari berbagai kabupaten di wilayah propinsi papua dengan maksud dan tujuan pergerakan yang berbeda-beda. Dari tahun ke tahun kota jayapura terus berkembang baik secara fisik maupun non fisik sehingga kota Jayapura menjadi kota besar dibagian Indonesia Timur.

a. Maksud Perjalanan Melalui Terminal

Maksud perjalanan lalui terminal, setiap pergerakan yang terjadi dengan tujuan dan maksud yang berbeda-beda antara lain adalah tujuan untuk bekerja, untuk kesekolah/kampus, ketemu keluarga, wisata dan lain-lain. Hasil pengamatan bahwa terminal entrop volume tertinggi pergerakan adalah tujuan bekerja, hal ini dilihat dari tata guna lahan. Terminal entrop terletak ditengah-tengah kota jayapura sementara aktivitas kota jayapura tersebar berbagai lokasi masing-masing.

Lebih jelas lihat gambar ilustrasi letak pusat-pusat aktivitas perkawasan dibawah ini:



Gambar diatas menggambarkan bagaimana terbentuknya pola pergerakan menurut maksud perjalanan, pusat-pusat aktivitas di kota Jayapura tersebar berbagai kawasan. Sehingga volume pergerakan cukup tinggi.

b. Waktu dan Biaya Perjalanan

Waktu dan biaya perjalanan merupakan dimana waktu menunggu keberangkatan dan lama perjalanan sedangkan biaya adalah biaya yang dikeluarkan dalam melakukan perjalanan. Waktu menunggu keberangkatan pada lokasi terminal entrop sekitaran 10-15 menit hal ini karena jumlah angkutan yang melayani dilokasi terminal entrop cukup banyak sehingga penumpang tak perlu menunggu lama, sedangkan terminal youtefa 1-2 jam menunggu keberangkatan. beda dengan jawaban sopir ketika diwawancarai waktu menunggu untuk giliran keberangkatan sangat lama 3-4 jam, maka dalam satu hari itu hanya 2xpp. Sedangkan untuk biaya adalah biaya angkot yang di keluarkan oleh penumpang. Rata-rata dikeluarkan paling jauh adalah 30.000,- tergantung sampai dimana tujuan melakukan perjalanan.

6. Analisis Persepsi Pengguna Terminal Entrop

a. Penilaian Terhadap Persepsi Penumpang

Penilaian terhadap persepsi penumpang ini, merupakan penilaian untuk mengetahui kondisi pelayanan terminal yang mencakup 5 aspek yaitu kelayakkan penempatan lokasi terminal, fasilitas-fasilitas terminal umum dan penunjang, biaya yang di keluarkan oleh penumpang dalam melakukan perjalanan , waktu menunggu keberangkatan dan kenyamanan dan keamanan di lokasi terminal bahkan dalam angkot. Untuk mengetahui penilaian penumpang dapat dilakukan dengan cara membagikan koisioner kepada pengguna yang tidak sengaja bertemu pada lokasi terminal dengan jumlah responden 50 calon penumpang dengan jumlah soal 6. Lima soal pilihan ganda dan satu soal untuk memberikan tanggapan tentang terminal.

Tabel 5.14 Daftar Persepsi Calon Penumpang terminal Entrop

No .	Daftar Pertanyaan	Jumlah skorsing					Jumlah
		Sangat Layak	Layak	Kurang layak	Sangta Kurang Layak	Tdk Menjawab	
1	Penempatan Lokasi Terminal?	10	13	20	5	2	50
2	Fasilitas-Fasilitas Terminal		7	13	30	0	50
3	Biaya	15	25	10	5	0	50
4	Waktu Menunggu		37	13	-	0	50
5	Kenyamanan dan Keamanan dalam angkot		10	5	35	0	50
6	Tanggapan Penumpang	Kondisi terminal: 1. Perlu diaspal 2. Perlu membuat pagar 3. Perlu ada kebersihan			Fasilitas-Fasilitas pendukung : Fasilitas pendukung pada terminal sangat kurang lengkap. Seperti WC harus dibayar Tonk sampah		

			Kursi/bangku duduk tidak ada
	Jumlah Responden	50 Responden calon Penumpang	

Sumber: Hasil Survey, 2018

- Penilaian penumpang terkait penempatan lokasi terminal

Dari hasil pengumpulan data dapat diketahui bahwa penempatan lokasi terminal responden menjawab bahwa skor masing-masing adalah untuk jawaban sangat layak 10%, Layak 13%, kurang layak 20%, sangat tidak layak 3% dan tidak menjawab 2% artinya bahwa dari hasil masing-masing jawaban tersebut dapat disimpulkan bahwa penempatan lokasi terminal menurut pengguna terminal layak, karena terminal ini terletak pada tengah-tengah pusat aktivitas kota jayapura dan juga akses untuk masuk pada lokasi terminal sangat dekat dengan jalan utama.

- Fasilitas umum dan penunjang

Fasilitas umum dan penunjang merupakan hal yang paling penting untuk disediakan, dimana karena adanya fasilitas yang memadai akan memberikan kenyamanan dan ketertiban bagi pengguna terminal. Untuk mengetahui persepsi penumpang terkait dengan fasilitas terminal maka, peneliti membagikan kuis kepada masing-masing calon penumpang secara kebetulan ketemu pada lokasi terminal. Dari hasil pengumpulan data, dapat diketahui bahwa yang memilih fasilitas sangat lengkap 0%, Lengkap 7%, kurang lengkap 13% sangat tidak lengkap 30%, tidak menjawab 0%. Jadi dapat disimpulkan bahwa fasilitas-fasilitas di lokasi terminal kurang lengkap, dimana hal ini dapat dilihat pada tabel hasil pendataan fasilitas terminal.

- Penilaian penumpang terkait dengan Biaya

Beberapa kota di Papua yang menjadi persoalan adalah menyangkut dengan penetapan biaya transportasi, dimana pemerintah sudah menetapkan biaya transportasi sesuai dengan jarak, namun permintaan sopir lain dengan biaya transportasi yang telah ditetapkan. Hal ini peneliti ingin mengetahui apakah hal serupa terjadi pada terminal-terminal yang di kota Jayapura lebih khusus pelayanan terminal Entrop-Abe, Entrop-Youtefa, Entrop- Mesran. Untuk mengetahui dibagikan koisioner kepada setiap orang yang kebetulan bertemu pada lokasi terminal. Setelah dibagikan hasil temuan penilaian masyarakat terkait dengan biaya maka, masing-masing memberikan penilaian sangat standar 15% , standar 25%, tinggi 10%, sangat tinggi 5%, tidak menjawab 0%. Hasil pengumpulan data dapat disimpulkan bahwa untuk biaya transportasi khusus trayek Entrop-Abe, Entrop-Youtefa, Entrop-Mesran atau Jayapura memenuhi standar. Pelayanan biaya transportasi masih standar kemampuan masyarakat ini karena, adanya kerja sama yang baik antara pemerintah, swasta dan pengemudi angkot.

- Waktu menunggu

Waktu menunggu adalah berapa lama menunggu di terminal sebelum melakukan perjalanan, masing-masing memberikan standar waktu pelayanan sesuai dengan standar pelayanan angkutan umum sesuai tipe terminal. Terminal entrop merupakan tipe C, pelayanan angkutan dalam kota, mengingat dengan status kota, serta fungsi pelayanan terminal Entrop sebagai terminal titik simpul antara terminal Youtefa dengan Mesran. Status kota Jayapura adalah sebagai ibu kota Propinsi Papua, maka banyak aktivitas pergerakan sehingga pelayanan terminal Entrop harus lancar, tertib, nyaman, dan aman. Sehingga memberikan skorsing masing-masing yaitu antara 5-10 menit, 15- 30 menit , 1jam, 1 jam lebih. Penilaian calon penumpang terkait dengan waktu menunggu 5-10 menit 0%, 15-30 menit 37%, 1 jam 13%, 1jam lebih 0%. Jadi dapat disimpulkan bahwa waktu menunggu pemberangkatan hanya butuh 15-30 menit.

- Penilaian calon penumpang terkait dengan kenyamanan dan keamanan.

Kenyamanan dan keamanan adalah hal yang paling penting dalam pelayanan transportasi, jika kenyamanan dan keamanan terjamin dengan baik maka, pengguna jasa transportasi akan tertarik untuk datang dan menggunakan moda angkutan tersebut. Kenyamanan tercipta tergantung ketersediaan fasilitas-fasilitas terminal dan angkutan yang di gunakan demikian juga keamanan, yang dimaksud dengan keamanan adalah terjaminnya atau terlindungi dari kejahatan pada lokasi terminal dan terhindar dari kecelakaan. Dimana kejahatan itu datang , kejahatan itu muncul ketika tidak ada pengawasan yang baik pada lokasi terminal, demikian juga dalam penggunaan angkot jika pemerintah tidak mengawasi setiap angkot yang melayani bisa saja terjadi kecelakaan, maka perlu ada pengawasan dari pemerintah untuk pemeriksaan rutin setiap kendaraan angkutan umum yang melayani di kota Jayapura. Penilaian penumpang terkait dengan kenyamanan dan keamanan dapat diberikan skor masing-masing yaitu sangat aman dan nyaman 0%, nyaman dan aman 10%, kurang Nyaman dan aman 35%, sangat tidak nyaman dan aman 5%. Maka dapat disimpulkan bahwa kenyamanan dan keamanan pelayanan terminal dan angkutan kota Jayapura masih kurang sehingga perlu di tingkatkan. Hasil pengamatan bahwa fasilitas-fasilitas di terminal belum memadai, dan juga setiap angkutan yang melayani melebihi kapasitas muat dan adapula kendaraan yang sudah tua masih beroperasi, sehingga untuk kenyamanan dan keamanan kurang terjamin. Maka perlu ada pengawasan dari pemerintah agar memberikan pelayanan yang baik bagi masyarakat.

- Tanggapan dari calon penumpang

Penempatan lokasi terminal sudah layak dan sangat strategis karena lokasi terminal terletak ditengah-tengah kota Jayapura. Melihat dari perkembangan kota jayapura yang mengikuti pola jaringan jalan, aktivitas kota Jayapura terpisah-pisah tidak terpusat pada satu lokasi sehingga pergerakan orangpun cukup tinggi. Letak lokasi terminal entrop pun cukup baik dan juga dekat jalan utama sehingga sangat mudah untuk datang ke lokasi terminal. Ada beberapa hal yang perlu

diperhatikan oleh pemerintah setempat terkait dengan penempatan lokasi terminal adalah sebagai berikut:

1. Perlu diaspal pada lokasi terminal
2. Perlu membuat pagar terminal agar memberikan keamanan yang baik
3. perlu pemasangan penerangan
4. Perlu ada kebersihan lingkungan terminal

Fasilitas pendukung pada terminal sangat kurang lengkap.

1. Seperti WC harus dibayar
2. Tonk sampah
3. Kursi/bangku duduk tidak ada

b. Penilaian Terhadap Persepsi Pengemudi Entrop

Tabel 5.15 Daftar pertanyaan Sopir angkot

No	Daftar Pertanyaan	jawaban Responden					Jumlah
		Sangat	Baik	Cukup	Kurang	Tdk Menjawab	
1	Kelayakkan Penempatan Lokasi terminal (Baik)	8	30	12			50
2	Fasilitas- falisilitas terminal (lengkap)		10	35	5		50
3	Waktu menunggu giliran pemberangkatan (Lama/Cepat)		13	17	23		50
4	Penghasilan Perhari (cukup)		33	17			50

5	Tanggapan Sopir Angkot menyangkut dengan kondisi terminal dan kendala-kendala	Kondisi terminal rata-rata kurang baik karena alasan yang disampaikan adalah : 1. Kurang Aman 2. Fasilitas tdk lengkap 3. Jalanan tidak nyaman 4. Lokasi terminal disewa	Kendala-kendala yang di hadapi di antaranya adalah : 1. Menunggu giliran pemberangkatan lama 2. Tidak Aman 3. Pemerintah tidak perhatikan
Jumlah Responden		50 Responden Sopir Angkot dengan kode Trayek IA,IB, B1,B2,B3,dan B4	

Sumber: Hasil Survey, 2018

- Penilaian sopir angkot terkait penempatan lokasi terminal

Dari hasil pengumpulan data dapat diketahui bahwa penempatan lokasi terminal responden menjawab bahwa skor masing-masing adalah untuk jawaban sangat layak 8%, Layak 30%, kurang layak 12%, sangat tidak layak 0% dengan jumlah responden 50 orang. Masing-masing jawaban tersebut dapat disimpulkan bahwa penempatan lokasi terminal entrop menurut sopir layak, karena skor tertinggi terdapat lokasi layak.

- Fasilitas umum dan penunjang

Fasilitas umum dan penunjang merupakan hal yang paling penting untuk disediakan, dimana karena adanya fasilitas yang memadai akan memberikan kenyamanan dan ketertiban bagi pengguna terminal. dengan fasilitas terminal maka, peneliti membagikan koisioner kepada masing-masing calon penumpang secara kebetulan ketemu pada lokasi terminal. Dari hasil pengumpulan data, dapat diketahui bahwa yang memilih fasilitas sangat lengkap 0%, Lengkap 10%, kurang lengkap 35% sangat tidak lengkap 5%, tidak menjawab 0%. Jadi dapat disimpulkan bahwa fasilitas-fasilitas di lokasi terminal kurang lengkap, dimana hal ini dapat dilihat pada tabel hasil pendataan fasilitas terminal.

- Waktu Menunggu giliran Pemberangkatan

Waktu menunggu giliran pemberangkatan yang dimaksud adalah untuk mengetahui lama atau cepat mendapatkan giliran muat. Beda dengan waktu menunggu persepsi penumpang, persepsi yang dimaksud adalah waktu menunggu untuk melakukan perjalanan. Maka waktu menunggu giliran muat penumpang sebagai berikut: 15-30 menit 0%, 1 jam 13%, 1-2 jam 17% 2 jam lebih 20%. Jadi dapat disimpulkan bahwa waktu menunggu untuk giliran muat penumpang rata-rata 1-2 jam lebih. hal ini dikarenakan jumlah angkot di kota Jayapura cukup banyak sehingga, angkutan lain tidak dapat giliran muat penumpang. Oleh sebab itu banyak angkutan yang melayani langsung tidak masuk pada lokasi terminal. Ketika ditanya satu hari berapa kali PP, minimal 2 x perhari.

- Penghasilan Perhari

Ketika lama dan cepatnya pelayanan akan berpengaruh pada penghasilan sopir, yang dimaksud dengan penghasilan sopir adalah jumlah uang yang sopir angkot peroleh perhari. Menurut persepsi sopir untuk penghasilan perhari sebagai berikut, sangat cukup 0% ,cukup 33%, kurang cukup 17% .maka dapat disimpulkan bahwa penghasilan perhari sopir angkot rata-rata cukup memuaskan.

- Tanggapan Sopir

Tanggapan sopir menyangkut dengan kondisi lokasi terminal serta fasilitas-fasilitas yang ada penempatan lokasi terminal cukup baik namun, perlu ada fasilitas-fasilitas yang doesediakan dan juga mengaspal lokasi terminal dimana kondisi terminal aspal sudah picah-picah sehingga perlu dibenahi kembali.

7. Analisis Persepsi Pengguna Terminal Youtefa

Terminal Youtefa merupakan terminal yang terletak berdampingan dengan pasar Youtefa. Dengan memiliki luas lokasi 150m². Fungsi Pelayanan Terminal Youtefa pelayanan dalam kota dan pedesaan. Pedesaan yaitu antara Koya Barat, Koya Timur dan Koya Koso. Kondisi dan pelayanan pada lokasi terminal belum memberikan pelayanan yang baik kepada pengguna terminal. Berikut adalah penilaian terhadap persepsi penumpang terkait dengan aspek-aspek factor yang mempengaruhi pemanfaatan terminal.

a. Penilaian Terhadap Persepsi Penumpang

Penilaian terhadap persepsi penumpang ini, merupakan penilaian untuk mengetahui kondisi pelayanan terminal yang mencakup 5 aspek yaitu kelayakkan penempatan lokasi terminal, fasilitas-fasilitas terminal umum dan penunjang, biaya yang di keluarkan oleh penumpang dalam melakukan perjalanan , waktu menunggu keberangkatan dan kenyamanan dan keamanan di lokasi terminal bahkan dalam angkot. Untuk mengetahui penilaian penumpang dapat dilakukan dengan cara membagikan koisioner kepada pengguna yang tidak sengaja bertemu pada lokasi terminal dengan jumlah responden 50 calon penumpang dengan jumlah soal 6. Lima soal pilihan ganda dan satu soal untuk memberikan tanggapan tentang terminal. Penilaian terhadap persepsi dibawah ini adalah tabel daftar pertanyaan yang diberikan kepada pengguna (penumpang), kebetulan bertemu pada lokasi terminal sehingga masing-masing memberikan penilaian yang berbeda-beda. Berikut adalah hasil pembagian koisioner kepada pengguna terminal.

Tabel 5.16 Daftar Pertanyaan Calon Penumpang terminal Youtefa

No	Daftar Pertanyaan	Jumlah skorsing					Jumlah
		1	2	3	4	5	
1	Penempatan Lokasi Terminal?		10	30	15		50
2	Fasilitas-Fasilitas Terminal		7	30	13	0	50
3	Biaya	15	25	10	5	0	50
4	Waktu Menunggu				1-2 jam	0	50
5	Kenyamanan dan Keamanan dalam angkot		10	10	30	0	50
6	Tanggapan Penumpang	Kondisi terminal: 4. Perlu diaspal 5. Perlu membuat pagar 6. Perlu ada kebersihan			Fasilitas-Fasilitas pendukung : Fasilitas pendukung pada terminal sangat kurang lengkap. Seperti WC harus dibayar Tonk sampah Kursi/bangku duduk tidak ada		
Jumlah Responden		50 Responden calon Penumpang					

Sumber: Hasil Survey, 2018

- Penilaian penumpang terkait penempatan lokasi terminal

Dari hasil pengumpulan data dapat diketahui bahwa penempatan lokasi terminal responden menjawab bahwa skor masing-masing adalah untuk jawaban sangat layak 0%, Layak 10%, kurang layak 30%, sangat tidak layak 15% dan tidak menjawab 0% artinya bahwa dari hasil masing-masing jawaban tersebut dapat disimpulkan bahwa penempatan lokasi terminal entrop menurut pengguna terminal layak, karena terminal ini terletak pada tengah-tengah pusat aktivitas kota

Jayapura dan juga akses untuk masuk pada lokasi terminal sangat dekat dengan jalan utama.

- Fasilitas umum dan penunjang

Fasilitas umum dan penunjang merupakan hal yang paling penting untuk disediakan, dimana karena adanya fasilitas yang memadai akan memberikan kenyamanan dan ketertiban bagi pengguna terminal. Untuk mengetahui persepsi penumpang terkait dengan fasilitas terminal maka, peneliti membagikan kuisioner kepada masing-masing calon penumpang secara kebetulan ketemu pada lokasi terminal. Dari hasil pengumpulan data, dapat diketahui bahwa yang memilih fasilitas sangat lengkap 0%, Lengkap 5%, kurang lengkap 35% sangat tidak lengkap 10%, tidak menjawab 0%. Jadi dapat disimpulkan bahwa fasilitas-fasilitas di lokasi terminal kurang lengkap, dimana hal ini dapat dilihat pada tabel hasil pendataan fasilitas terminal.

- Penilaian penumpang terkait dengan Biaya

Beberapa kota di Papua yang menjadi persoalan adalah menyangkut dengan penetapan biaya transportasi, dimana pemerintah sudah menetapkan biaya transportasi sesuai dengan jarak, namun permintaan sopir lain dengan biaya transportasi yang telah ditetapkan. Hal ini peneliti ingin mengetahui apakah hal serupa terjadi pada terminal-terminal yang di kota Jayapura lebih khusus pelayanan terminal Entrop-Abe, Entrop-Youtefa, Entrop-Mesran. Untuk mengetahui dibagikan kuisioner kepada setiap orang yang kebetulan bertemu pada lokasi terminal. Setelah dibagikan hasil temuan penilaian masyarakat terkait dengan biaya maka, masing-masing memberikan penilaian sangat standar 15%, standar 25%, tinggi 10%, sangat tinggi 5%, tidak menjawab 0%. Hasil pengumpulan data dapat disimpulkan bahwa untuk biaya transportasi khusus trayek Entrop-Abe, Entrop-Youtefa, Entrop-Mesran atau Jayapura memenuhi standar. Pelayanan biaya transportasi masih standar kemampuan masyarakat ini karena, adanya kerja sama yang baik antara pemerintah, swasta dan pengemudi angkot.

- Waktu menunggu

Waktu menunggu adalah berapa lama menunggu di terminal sebelum melakukan perjalanan, masing-masing memberikan standar waktu pelayanan sesuai dengan standar pelayanan angkutan umum sesuai tipe terminal. Terminal Entrop merupakan tipe C, pelayanan angkutan dalam kota, mengingat dengan status kota, serta fungsi pelayanan terminal Entrop sebagai terminal titik simpul antara terminal Youtefa dengan Mesran. Status kota Jayapura adalah sebagai ibu kota Propinsi Papua, maka banyak aktivitas pergerakan sehingga pelayanan terminal Entrop harus lancar, tertib, nyaman, dan aman. Sehingga memberikan skorsing masing-masing yaitu antara 5-10 menit, 15- 30 menit , 1jam, 1 jam lebih. Penilaian calon penumpang terkait dengan waktu menunggu 5-10 menit 0%, 15-30 menit 50%, 1 jam 50%, 1jam lebih 0%. Jadi dapat disimpulkan bahwa waktu menunggu pemberangkatan hanya butuh 1 jam menit.

- Penilaian calon penumpang terkait dengan kenyamanan dan keamanan.

Kenyamanan dan keamanan adalah hal yang paling penting dalam pelayanan transportasi, jika kenyamanan dan keamanan terjamin dengan baik maka, pengguna jasa transportasi akan tertarik untuk datang dan menggunakan moda angkutan tersebut. Kenyamanan tercipta tergantung ketersediaan fasilitas-fasilitas terminal dan angkutan yang di gunakan demikian juga keamanan, yang dimaksud dengan keamanan adalah terjaminnya atau terlindungi dari kejahatan pada lokasi terminal dan terhindar dari kecelakaan. Dimana kejahatan itu datang , kejahatan itu muncul ketika tidak ada pengawasan yang baik pada lokasi terminal, demikian juga dalam penggunaan angkot jika pemerintah tidak mengawasi setiap angkot yang melayani bisa saja terjadi kecelakaan, maka perlu ada pengawasan dari pemerintah untuk pemeriksaan rutin setiap kendaraan angkutan umum yang melayani di kota Jayapura. Penilaian penumpang terkait dengan kenyamanan dan keamanan dapat diberikan skor masing-masing yaitu sangat aman dan nyaman 0%, nyaman dan aman 0%, kurang Nyaman dan aman 45%, sangat tidak nyaman dan aman 5%. Maka dapat simpulkan bahwa kenyamanan dan keamanan pelayanan terminal dan angkutan kota Jayapura masih kurang sehingga perlu di

tingkatkan. Hasil pengamatan bahwa fasilitas-fasilitas di terminal belum memadai, dan juga setiap angkutan yang melayani melebihi kapasitas muat dan adapula kendaraan yang sudah tua masih beroperasi, sehingga untuk kenyamanan dan keamanan kurang terjamin. Maka perlu ada pengawasan dari pemerintah agar memberikan pelayanan yang baik bagi masyarakat.

- Tanggapan dari calon penumpang

Penempatan lokasi terminal sudah layak dan sangat strategis karena lokasi terminal terletak bersebelahan dengan pasar Youtefa Kota Jayapura.. ada beberapa fasilitas yang dibenahi

1. Perlu diaspal pada lokasi terminal
2. Perlu membuat pagar terminal agar memberikan keamanan yang baik
3. perlu pemasangan penerangan
4. Perlu ada kebersihan lingkungan terminal

Fasilitas pendukung pada terminal sangat kurang lengkap.

1. perlu membangun WC/kamar mandi
2. Tonk sampah
3. Kursi/bangku duduk tidak ada

a. Penilaian Terhadap Persepsi Pengemudi Entrop

Tabel 5.17 Daftar pertanyaan Sopir angkot

No	Daftar Pertanyaan	jawaban Responden					Jumlah
		Sangat	Baik	Cukup	Kurang	Tdk Menjawab	
1	Kelayakkan Penempatan Lokasi terminal (Baik)	13	25	12			50
2	Fasilitas-falasilitas terminal (lengkap)		10	5	35		50
	Waktu						

3	menunggu giliran pemberangkatan (Lama/Cepat)		13	17	2-3 jam		50
4	Penghasilan Perhari (cukup)		33	17			50
5	Tanggapan Sopir Angkot menyangkut dengan kondisi terminal dan kendala-kendala	Kondisi terminal rata-rata kurang baik karena alasan yang disampaikan adalah :	Kendala-kendala yang di hadapi di antaranya adalah :				
		5. Kurang Aman 6. Fasilitas tdk lengkap 7. Jalanan tidak nyaman 8. Lokasi terminal disewa	4. Menunggu giliran pemberangkatan lama 5. Tidak Aman 6. Pemerintah tidak perhatikan				
Jumlah Responden		50 Responden Sopir Angkot dengan kode Trayek IA,IB, B1,B2,B3,dan B4					

Sumber: Hasil Survey, 2018

- Penilaian sopir angkot terkait penempatan lokasi terminal Youtefa

Dari hasil pengumpulan data dapat diketahui bahwa penempatan lokasi terminal responden menjawab bahwa skor masing-masing adalah untuk jawaban sangat layak 13%, Layak 25%, kurang layak 12%, sangat tidak layak 0% dengan jumlah responden 50 orang. Masing-masing jawaban tersebut dapat disimpulkan bahwa penempatan lokasi terminal Youtefa menurut sopir layak, hanya saja perlu pengawasan dan perhatian dari pemerintah untuk membenahi terminal terutama Fasilitas umum dan penunjang

- Penilaian Sopir terkait dengan fasilitas umum dan penunjang

Fasilitas umum dan penunjang merupakan hal yang paling penting untuk disediakan, dimana karena adanya fasilitas yang memadai akan memberikan kenyamanan dan ketertiban bagi pengguna terminal. dengan fasilitas terminal

maka, peneliti membagikan kuis kepada masing-masing calon penumpang secara kebetulan ketemu pada lokasi terminal. Dari hasil pengumpulan data, dapat diketahui bahwa yang memilih fasilitas sangat lengkap 0%, Lengkap 10%, kurang lengkap 35% sangat tidak lengkap 5%, tidak menjawab 0%. Jadi dapat disimpulkan bahwa fasilitas-fasilitas di lokasi terminal kurang lengkap, dimana hal ini dapat dilihat pada tabel hasil pendataan fasilitas terminal.

- Waktu Menunggu giliran Pemberangkatan

Waktu menunggu giliran pemberangkatan yang dimaksud adalah untuk mengetahui lama atau cepat mendapatkan giliran muat. Beda dengan waktu menunggu persepsi penumpang, persepsi yang dimaksud adalah waktu menunggu untuk melakukan perjalanan. Maka waktu menunggu giliran muat penumpang sebagai berikut: 15-30 menit 0%, 13 jam 10%, 1-2 jam 17% 2 jam lebih 20%. Jadi dapat disimpulkan bahwa waktu menunggu untuk giliran muat penumpang rata-rata 1-2 jam lebih. hal ini dikarenakan jumlah angkot di kota Jayapura cukup banyak sehingga, angkutan lain tidak dapat giliran muat penumpang. Oleh sebab itu banyak angkutan yang melayani langsung tidak masuk pada lokasi terminal. Ketika ditanya satu hari berapa kali PP, minimal 2 x perhari.

- Penghasilan Perhari

Ketika lama dan cepatnya pelayanan akan berpengaruh pada penghasilan sopir, yang dimaksud dengan penghasilan sopir adalah jumlah uang yang sopir angkot peroleh perhari. Menurut persepsi sopir untuk penghasilan perhari sebagai berikut, sangat cukup 0% ,cukup 33%, kurang cukup 17% .maka dapat disimpulkan bahwa penghasilan perhari sopir angkot rata-rata cukup memuaskan.

- Tanggapan Sopir

Tanggapan sopir menyangkut dengan kondisi lokasi terminal serta fasilitas-fasilitas yang ada penempatan lokasi terminal cukup baik namun, perlu ada fasilitas-fasilitas yang disediakan dan juga mengaspal lokasi terminal dimana kondisi terminal aspal sudah picah-picah sehingga perlu dibenahi kembali.

5.3. Analisis Kebijakan dan Arah Pengembangan Wilayah

1. Analisis Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Jayapura

Analisis Kebijakan dan Arahan Pengembangan wilayah dimaksud adalah Pembentukan struktur ruang untuk dapat mengarahkan penempatan pusat-pusat kegiatan yang saling berhubungan satu dengan yang lainnya dalam suatu kerangka kegiatan yang efisien dan efektif. Pembentukan struktur ruang kota ini sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor:

- a. Struktur kota yang telah terbentuk (kawasan terbangun)
- b. Pola jaringan infrastruktur utama yang telah ada (khususnya jaringan jalan)
- c. Potensi dan kendala yang ada, termasuk didalamnya keterbatasan kondisi fisik lahan
- d. Kebijakan pengembangan yang telah disusun, seperti rencana tata ruang, kebijakan sektoral yang ada seperti rencana pengembangan jaringan jalan, drainase, serta penertiban izin lokasi untuk kegiatan industri, jalan, perdagangan dan lain-lain
- e. Kebijakan penetapan kawasan lindung/hutan lindung dan kawasan yang diharapkan memiliki fungsi lindung

Berdasarkan pertimbangan diatas maka, dalam pengembangan Kota Jayapura di lakukan dengan:

- a. Memanfaatkan lahan kota yang ada, yang artinya kota terus berkembang sehingga tidak ada kemungkinan untuk membatasi perkembangan kota, disini pemerintah berperan penting untuk mengatasi hal ini. Kota Jayapura lahan yang semakin berkurang sehingga pemerintah Kota Jayapura berupaya untuk memanfaatkan lahan yang ada semaksimal mungkin.
- b. Meningkatkan pengembangan sarana dan prasarana kota, dalam hal ini adalah prasarana jalan dan terminal. memperbaiki jalan dan terminal yang sudah ada serta membangun jalan dan terminal baru. untuk meningkat pelayanan sarana dan prasarana yang lebih baik.
- c. Menertibkan kawasan-kawasan yang sudah terbangun. Bangunan liar yang terus berkembang dikota Jayapura akibat adanya pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi. Maka perlu ada pengawasan.

d. Menentukan Sub-sub pusat kegiatan. Pusat-pusat kegiatan di kota Jayapura tidak terpusat pada satu kawasan, semua kegiatan menyebar di kawasan-kawasan tertentu di kota Jayapura. Kawasan-kawasan tersebut diantaranya adalah Waena, Abe, Kota Raja, Entrop, dan Jayapura kota.

2. Analisis Kecenderungan Arah Pengembangan Kota Jayapura berdasarkan lokasi Terminal

Berdasarkan hasil analisis di atas selanjutnya dilakukan analisis penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal, metode yang digunakan dalam analisis ini dengan menggunakan metode kualitatif melalui parameter sistem aktivitas, sistem jaringan, sistem pergerakan, tingkat pelayanan terminal serta kebijakan dan arah pengembangan kota. Sehingga didapat temuan studi berupa penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal. Dari hasil analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan beberapa temuan penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal angkutan umum.

Dilihat dari sistem aktivitas dan pola pergerakan yang ada di wilayah Kota Jayapura, cenderung mengikuti pola jaringan jalan tidak terdapat pada satu titik saja. sehingga pergerakan orang cukup tinggi. Hal ini bila dikaitkan dengan lokasi ketiga terminal di Kota Jayapura belum memberikan pelayanan yang baik, Berdasarkan hasil survai asal tujuan pergerakan, menunjukkan bahwa ketiga terminal adalah masih berstatus terminal tipe C, sehingga untuk pelayanan antar kota tidak dapat memuat penumpang di terminal.

Dilihat dari aspek pemanfaatan fungsi terminal beberapa hal yang menyebabkan kurang maksimalnya pemanfaatan fungsi ketiga terminal antara lain:

- a. Fungsi ke tiga terminal tersebut adalah terminal tipe C dengan pelayanan dalam kota serta ntara pedesaan.
- b. lokasi terminal perlu membenahi kembali.
- c. Belum adanya interkoneksi rute angkutan umum secara langsung antara ketiga terminal sehingga membuat pergerakan para pengguna angkutan kurang efektif dan efisien karena harus mengeluarkan biaya dan waktu perjalanan yang cukup besar.

- d. Tingkat pelayanan terminal yang masih kurang memadai karena kondisi fasilitas utama dan penunjang yang kurang terawat serta ketidaknyamanan penumpang dalam menunggu angkutan umum didalam terminal membuat para penumpang enggan untuk menunggu di dalam terminal.
- d. Kurang terpadunya terminal dengan sistem transportasi kota secara keseluruhan seperti Pelabuhan Jayapura dan Bandar Udara Sentani membuat fungsi terminal kurang maksimal.
- e. Kurangnya fasilitas penunjang dan umum
- f. Lemahnya penegak hukum, karena kurang tegasnya tindakan petugas terminal memberikan sanksi bagi para pengemudi angkutan umum yang tidak mau masuk terminal.
- g. Berdasarkan pendapat pengguna, kondisi fisik terminal yang kurang memadai, lokasi serta kedipsilinan para pengguna dan penegakan hokum yang kurang tegas merupakan faktor-faktor penyebab kurang maksimalnya fungsi terminal angkutan umum Kota Jayapura

Dilihat dari kebijakan pengembangan wilayah yang tercantum dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Jayapura 2013-2023, bahwa kebijakan pengembangan wilayah Kota Jayapura dengan menjadikan kawasan kompleks perkantoran pemerintahan propinsi Papua menjadi pusat pertumbuhan Kota, Jayapura sebagai pusat pelayanan bagi wilayah sekitarnya.

Hal ini dikaitkan dengan lokasi ketiga terminal maka, tersebut adalah tepat jadikan sebagai pelayanan bagi wilayah sekitarnya namun belum adanya terminal tipe A yang melayani antar kota dan antar Negara. Antara Negara artinya Jayapura letak kota perbatasan Negara Indonesia dengan PNG namun belum adanya terminal yang untuk pelayanan antar Negara. Pada saat ini terminal masih tahap perencanaan.

Hal ini dikaitkan dengan lokasi terminal tepat, karena terletak masing-masing di jalan utama dan juga pusat aktivitas kota. Namun dilihat dari rute pelayanan beberapa sopir angkot tidak mau masuk pada lokasi terminal, hal ini terjadi di terminal Entrop banyak angkot melayani langsung diantara adalah rute terminal Entrop-Polimak-Jayapura, terminal Entrop-Hamadi-Jayapura, terminal

Entrop-Tasangka-Argapura-Jayapura, dan terminal Entrop-Hamadi-Santarosa-Polimak-Jayapura dan juga terminal Youtefa-Entrop. Sopir angkot tidak pelayanan dalam lokasi terminal karena lokasi terminal yang terlalu sempit, semua angkutan harus masuk tapi bagaimana lokasi terminal sempit kata mereka (sopir). untuk rute pelayanan terminal Youtefa-Expo-Perumnas 1, dan Terminal Youtefa-Perumnas II-Perumnas III-Uncen Baru tidak satupun angkot yang melayani pada lokasi terminal, kondisi terminal yang belum memadai. Sehingga pemerintah setempat memberikan kebijakan untuk pelayanan langsung. Berbeda dengan terminal Mesran, terminal ini dibangun oleh pemerintah untuk pelayanan dalam kota namun, sampai saat ini angkutan kota tidak melayani pada terminal ini, mereka (sopir) lebih memilih aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang pada lokasi depan Mall Jayapura.

5.4. Arahan Pemanfaatan terminal

1. Analisis SWOT

Pada penelitian ini alternatif strategi arahan pemanfaatan terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang dalam mendukung perkembangan wilayah kota dengan menggunakan analisis SWOT. Proses penggunaan analisa SWOT dilakukan dengan melihat kondisi internal tentang *strengths* (kekuatan) dan *weaknesses* (kelemahan), serta kondisi eksternal atas *opportunities* (ancaman) dan *threats* (peluang/kesempatan), yang ada di lingkungan terminal.

2. Faktor Internal

Terkait dengan arahan pemanfaatan terminal angkutan umum di Kota Jayapura, maka harus dilakukan analisis faktor internal terminal yaitu meliputi kekuatan dan kelemahan, yang dapat dimaksud sebagai faktor internal adalah faktor-faktor yang menjadi dasar atau tumpuan dalam pengembangan fungsi terminal yang berasal dari lingkungan dalam dan terkait langsung dengan keberadaan terminal itu sendiri, sehingga mempengaruhi bahkan menjadi penentu dalam pemanfaatan.

a. Kekuatan

Dalam pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum di Kota Jayapura diperlukan elemen kekuatan yang berasal dari dalam terminal itu sendiri. Dari hasil identifikasi, ada beberapa faktor kekuatan yang ada dalam terminal tersebut:

- Status Kota

Status Kota adalah apakah status kota itu ibu kota propinsi atau kabupaten itu sangat menentukan karena, aktivitas yang berbeda tergantung status kota tersebut. Dimana kota Jayapura merupakan Ibu kota propinsi sehingga aktivitas perkotaan semakin tinggi dan kebutuhan akan transportasi juga tinggi.

- Keberadaan lokasi terminal

Salah factor internal adalah Keberadaan masing-masing terminal di pusat aktivitas kota dan dekat dengan jalan utama, sehingga setiap pengguna jasa pelayanan sangat mudah untuk mendapatkan akses pelayanan.

- Fasilitas terminal itu sendiri

Hal yang sangat penting dan mempengaruhi optimalisasi pemanfaatan terminal adalah kenyamanan penumpang maupun operator kendaraan dalam menggunakan terminal, salah satu indikator kenyamanan itu adalah kelengkapan fasilitas terminal itu sendiri. Fasilitas maupun bangunan terminal yang sudah dibuat oleh pemerintah kota merupakan faktor internal yang menjadi kekuatan atau aset yang cukup besar nilainya. Bila aset ini dikelola dan dikembangkan dengan baik tentu akan memberikan dampak yang baik bagi aktivitas dan perkembangan fungsi terminal.

- Adanya retribusi bagi kendaraan yang masuk ke terminal sebagai sumber pendapatan asli daerah.

Bagi pemerintah, keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan, baik bersifat manfaat (*benefit*) maupun keuntungan. Dari aspek ekonomi terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber pemungutan retribusi dan pajak-pajak yang memungkinkan peningkatan pendapatan daerah. Jadi, kepentingan pemerintah dengan adanya terminal tersebut berkaitan dengan kemungkinan pengembalian investasi. Selain itu pengembangan dan pembangunan terminal merupakan usaha meningkat pelayanan transportasi.

b. Kelemahan

Salah satu factor Internal adalah kelemahan, perlu perhatikan dimana kelemahan pengelolaan terminal itu sendiri.

- Kondisi Fasilitas terminal

Berdasarkan hasil kuisioner yang disebarkan kepada para pengguna dan pengemudi angkutan umum serta hasil observasi di lapangan. Disimpulkan bahwa kondisi fasilitas terminal baik utama maupun penunjang kurang memadai. Kondisi ini bila terus dibiarkan akan menjadi faktor kelemahan yang dapat menghambat upaya pengembangan fungsi terminal.

- Belum tersedianya terminal yang memadai

Belum ada ketersediaan terminal memadai untuk pelayanan angkutan antar kabupaten dan antar lintas Negara. Hal ini mengingat dengan status kota Jayapura sebagai Ibu Kota Propinsi dan letak kota Jayapura yang berbatasan langsung dengan Negara PNG, maka pergerakan orang yang semakin tinggi sehingga perlu ada terminal yang memadai. Hasil survey tidak ada terminal yang memadai di kota Jayapura, dimana setiap terminal di kota Jayapura rata-rata tipe C, hanya pelayanan dalam kota.

- Kurangnya pengawasan pemerintah

Pengawasan pada lokasi terminal sangat penting, karena tidak ada pengawasan oleh pemerintah, maka semua aktivitas pergerakan akan berjalan semauanya. Di kota Jayapura sendiri mengalami hal ini, karena kurangnya pengawasan sehingga angkutan penumpang kota Jayapura terjadi titik simpul dimana-mana pada lokasi keramaian orang.

3. Faktor External

Dalam menganalisis faktor eksternal berkaitan dengan pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum dalam kota dilakukan identifikasi elemen peluang (*opportunity*) yang sifatnya mendukung kelangsungan pengembangan, serta identifikasi faktor-faktor ancaman (*treatment*) yang dapat menghambat pengembangan fungsi terminal. Dari identifikasi yang dilakukan maka dapat

diperoleh faktor-faktor eksternal pengembangan fungsi terminal angkutan umum regional tersebut.

a. Peluang

Elemen peluang ini merupakan faktor-faktor dari luar yang dapat dimanfaatkan sebagai potensi dalam pengembangan fungsi terminal. Secara lebih rinci peluang yang dimiliki oleh ketiga terminal angkutan umum kota yang ada di Kota Jayapura adalah sebagai berikut:

- Kondisi sistem jaringan jalan kota yang sudah memadai

Keterkaitan terminal dengan sistem jaringan yang dalam kota adalah hal yang sangat penting. Karena terminal merupakan simpul transportasi dalam kota yang mengakomodasi pergerakan yang ada. bila dikaitkan dengan system jaringan yang ada ketiga terminal tersebut dihubungkan dengan jaringan jalan yang berskala nasional. Kondisi jalan yang cukup baik merupakan peluang yang tepat untuk mengembangkan aktivitas terminal ke arah yang lebih baik.

- Peningkatan status Kota Jayapura menjadi ibukota Propinsi Papua

Sesuai dengan kedudukannya sebagai ibukota Propinsi Papua, kegiatan sosial ekonomi Kota Jayapura tidak terlepas dari aspek internal (Kota Jayapura) dan eksternal (dari berbagai kabupaten di propinsi papua). Peran Kota Jayapura adalah sebagai pusat pelayanan kegiatan sosial dan ekonomi, perdagangan, transportasi, pendidikan, kesehatan dan jasa. Dalam lingkup regional Kota Jayapura berfungsi sebagai Pusat pemerintahan, administrasi dan birokrasi bagi Propinsi Papua . Selain itu Kota Jayapura juga berfungsi sebagai pusat pelayanan tidak hanya dalam lingkup regional tetapi juga bagi wilayah hinterlandnya yaitu: Pusat pelayanan industry, Pusat pelayanan perdagangan dan jasa, Pusat pelayanan transportasi, Pusat pelayanan pendidikan, dan Pusat pelayanan kesehatan.

Kondisi ini merupakan peluang yang cukup besar bagi perkembangan wilayah Kota jayapura maupun berkembang aktivitas terminal bila dapat di kembangkan dengan baik.

- Posisi kota Jayapura yang Strategis dan memiliki Pelayanan jalur transportasi Udara dan Laut.

Selain sebagai ibukota Propinsi Papua, Kota Jayapura terletak posisi yang strategis sebagai pintu gerbang pergerakan masuk dan keluar antara kabupaten di wilayah Papua dengan Negara tetangga serta. Kota Jayapura yang memiliki bandara skala Internasional dan Pelabuhan yang melayani rute antar pulau Papua dan luar Papua. Karena posisi tersebut, pola pergerakan yang ada di Kota Jayapura tidak hanya dipengaruhi oleh arus lokal tetapi juga sangat dipengaruhi oleh arus regional. Kondisi ini merupakan peluang yang baik bagi perkembangan wilayah Kota Jayapura maupun perkembangan pemanfaatan terminal karena jumlah pergerakan yang masuk ke Kota Jayapura cukup besar.

- Melihat dari perkembangan

Melihat dari perkembangan kota jayapura dari waktu ke waktu mengalami pertumbuhan yang meningkat. Dimana kota Jayapura saat ini sudah berkembang. Hal ini akan semakin banyak penduduk yang akan datang dari berbagai daerah tujuan untuk mencari kerja bahkan untuk membuka usaha, karena kota Jayapura peluang sangat besar untuk mencari kerja dan membuka usaha. Jika dikaitkan dengan pengembangan lokasi terminal, karena timbulnya banyaknya aktivitas akan mengikuti kebutuhan akan jasa transportasi kota dan lahan yang cukup.

b. Ancaman

Beberapa faktor yang menjadi ancaman dalam pengembangan fungsi terminal angkutan umum dan Perkembangan kota Jayapura antara lain:

- Kondisi Sistem aktivitas

Kondisi sistema aktivitas yang menyebar di kota Jayapura menjadi persoalan melakukan perjalanan. Seperti aktivitas perkantoran, pendidikan, komersial dan perdagangan. Menyebar di seluruh kawasan-kawasan yang sudah padat penduduknya. Hal ini menjadi ancaman bagi pergerakan orang karena

mengeluarkan biaya yang cukup besar dan waktu yang cukup lama untuk menuju tempat tujuan.

- Lemahnya penegak hukum

Lemahnya penegak hukum, karena kurang tegasnya tindakan petugas terminal memberikan sanksi bagi para pengemudi angkutan umum yang tidak mau masuk terminal. Kondisi ini merupakan ancaman yang harus diantisipasi dalam upaya pengembangan fungsi terminal.

Tabel 5.18 Matrik Analisis SWOT dan Arahannya Pemanfaatan Terminal

Faktor Internal		
Kekuatan (STRENGTH)	Kelemahan (WEAKNES)	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Status Kota Sabagai Ibu Kota Propinsi Papua 2. Keberadaan Lokasi Terminal, di pusat aktivitas penduduk dan dekat dnegan jalan utama 3. Fasilitas terminal, sebagai factor utama ketertarikan pengguna 4. Retribusi kendaraan masuk/keluar 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kondisi fasilitas terminal yang belum memadai 2. Belum tersedianya terminal memadai 3. Kurang pengawasan pemerintah 	
Faktor External		
Peluang (OPPORTUNTES)	(STRATEGIS S-O)	(STRATEGI S O-W)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kondisi jaringan jalan kota yang sudah memadai 2. Peningkatan status Kota Jayapura menjadi ibukota Propinsi Papua 3. Posisi kota Jayapura yang Strategis dan memiliki Pelayanan jalur transportasi Udara dan Laut. 4. Melihat dari perkembangan kota yang terus berkembang 	Meningkatkan fungsi pelayanan ketiga terminal angkutan umum kota Jayapura, untuk memberikan pelayanan antar kabupaten wilayah papua bahkan antar Negara.	Optimalkan fungsi dan peran terminal sebagai pelayanan dalam kota dengan cara memperbaiki terminal yang sudah ada serta meningkatkan status terminal di kota Jayapura.
Ancaman (THREATH)	Strategi S – T	Strategi W – T
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kondisi Sistem aktivitas 2. Kondisi jaringan transportasi jalan 3. Lemahnya penegak hokum 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perlu menata dan pengendalian pemanfaatan lahan kota. 2. Mendorong percepatan pembangunan terminal tipe A di kota Jayapura untuk melayani antar kabupaten dan antar lintas Negara Indonesia-PNG 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan penegak hukum bagi pengguna terminal bagi yang melanggar ketentuan hukum. 2. Peningkatan fungsi manajemen lalulintas, sehingga terminal benar-benar berfungsi sebagai

	<p>3. Mengakomodir keberadaan ketiga terminal angkutan umum kota tersebut dalam rencana tata ruang kota Jayapura.</p>	<p>tempat pegantian moda transportasi. 3. Memperbaiki kondisi fisik terminal, Perbaikan kondisi fisik terminal. Selain peningkatan fisik.</p>
--	---	---

Sumber : Hasil Analisa,2018

5.5. Program Strategi Optimalisasi Pemanfaatan Terminal

Berdasarkan hasil analisis pemanfaatan dengan menggunakan strategi kekuatan, ancaman, peluang, dan kelemahan, maka dirumuskan program strategi utama pemanfaatan terminal Kota Jayapura sebagai berikut:

1. Meningkatkan fungsi pelayanan ketiga terminal angkutan umum kota Jayapura, untuk memberikan pelayanan antar kabupaten wilayah papua bahkan antar Negara.
2. Optimalkan fungsi dan peran terminal sebagai pelayanan dalam kota dengan cara memperbaiki terminal yang sudah ada serta meningkatkan status terminal di kota Jayapura.
3. Perlu menata dan pengendalian pemanfaatan lahan kota.
4. Mendorong percepatan pembangunan terminal tipe A di kota Jayapura untuk melayani antar kabupaten dan antar lintas Negara Indonesia-PNG
5. Mengakomodir keberadaan ketiga terminal angkutan umum kota tersebut dalam rencana tata ruang Kota Jayapura.
6. Meningkatkan penegak hukum bagi pengguna terminal bagi yang melanggar ketentuan hukum.
7. Peningkatan fungsi manajemen lalulintas, sehingga terminal benar-benar berfungsi sebagai tempat pegantian moda transportasi.
8. Memperbaiki kondisi fisik terminal, Perbaikan kondisi fisik terminal. Selain peningkatan fisik

BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Dari hasil kajian dan analisis- analisis yang telah dilakukan dalam penelitian ini ada beberapa hal yang dapat dijadikan kesimpulan. antara lain:

a. Dilihat dari aktivitas kota dan pergerakan

Dapat diketahui bahwa medominasi beberapa kawasan yang menjadi titik pusat aktivitas diantaranya adalah kawasan Abe, Padang Bulan, Waena, Youtefa dan Kota Raja terdapat beberapa aktivitas yaitu sebagai kawasan pendidikan, perkantoran Propinsi dan Kota, perdagangan, komersial, keamanan dan jasa pelayanan lainnya. Untuk kawasan Entrop terdapat beberapa aktivitas yaitu pusat perkantoran Kota Jayapura, pendidikan, dan pusat perdagangan serta keamanan. Sedangkan Jayapura kota terdapat pusat aktivitas jasa komersial, jasa perdagangan, pendidikan, dan pusat perkantoran Propinsi Papua. Sehingga untuk melakukan pergerakan dari tempat asal ke tujuan pengguna jasa transportasi angkutan mengeluarkan biaya yang cukup besar. Hal ini dikarenakan pusat-pusat aktivitas kota Jayapura yang menyebar. Jadi semua perkembangan kota tidak selalu berkembang dari pusat kota ke luar, namun kota berkembang mengikuti pola jaringan dan tergantung letak geografis wilayah tertentu.

b. Dilihat dari pelayanan terminal

Pelayanan terminal kota Jayapura belum memberikan pelayanan yang baik bagi pengguna terminal kota Jayapura, dimana persoalan fasilitas pendukung, moda angkutan dan kondisi lokasi terminal menjadi persoalan serius. Jika dapat dikatakan pelayanan yang baik apabila fasilitas-fasilitas terminal yang tersedia didukung dengan pelayanan moda angkutan dalam kondisi yang baik dan jumlah

muat sesuai dengan kursi yang tersedia serta luas lokasi yang dapat menampung moda angkutan. Hal ini dapat disimpulkan pelayanan terminal-terminal di kota Jayapura belum optimal.

c. Dilihat kebijakan Pemanfaatan dan Fungsi terminal.

Ketiga lokasi terminal di kota Jayapura bahwa melihat dari pemanfaatan dan fungsi pelayanan sudah sesuai dengan RTRW kota Jayapura, namun belum memberikan dampak positif bagi pengguna jasa terminal di kota Jayapura saat ini. Karena belum ada pengawasan dan pengembangan yang baik khususnya pengembangan terminal di kota Jayapura.

6.1 Rekomendasi

1. Bagi Pemerintah

a. Bagi Pemerintah, pemerintah perlu memperhatikan arah perkembangan kota Jayapura yang terus berkembang dari waktu ke waktu, hal ini tugas pemerintah kota untuk menata kota yang lebih tertib dan tertata. Dimana hasil survey lapangan berbagai aktivitas-aktivitas yang menyebar, sehingga dalam melakukan perjalanan mengeluarkan biaya yang cukup besar.

b. Pemerintah perlu meningkatkan pengembangan terminal-terminal di Kota Jayapura, dengan menyediakan fasilitas, moda yang baik, dan membangun terminal baru tipe A dan B untuk melayani antar kabupaten di wilayah Propinsi Papua dan antar lintas Negara Indonesia-PNG, memperbaiki terminal yang sudah ada.

2. Bagi studi lanjut

Karena keterbatasan dan kelemahan studi ini, maka perlu dilakukan studi-studi lanjutan untuk melengkapi dan menyempurnakan hasil studi lebih lanjut. Studi lebih lanjut yang dapat diajukan antara lain:

- a. Pengaruh pusat-pusat kegiatan terhadap pemanfaatan terminal kota Jayapura, studi ini dilakukan untuk mengetahui seberapa besar pergerakan orang yang terjadi di titik-titik pusat pelayanan di Kota Jayapura.
- b. Studi sistem manajemen terminal, yang bertujuan untuk mengetahui efektivitas manajemen terminal yang ada saat ini. Hal ini berkaitan dengan fakta yang terjadi di lapangan kurang baiknya manajemen terminal yang dilakukan pengelola.

DAFTAR PUSTAKA

.....2002, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 687/Aj.206/Drjd/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.

.....1995, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, Tentang Terminal Transportasi Jalan .

.....1992, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Surat Keputusan Bersama (SKB) Antara Direktorat Jendral Perhubungan Darat Dan Direktorat Jendral Bina Marga Tahun 1981, Keputusan Menteri Perhubungan No 31/1995. Dan pasal 41 Bab VI Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993, tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan dan Pasal 2 Bab II Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan.

.....1997, Standar terminal (SNI 1997).

Ahmad Nurmandi, (2014), Manajemen Perkotaan. Penerbit JKSG UMY

Adisasmita, (2012), Perencanaan Infratraktur Transportasi Wilayah.

Dadi Muradi, (2005), Pemanfaatan Terminal Angkutan Umum Regional Terkait Dengan Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Pangkalpinang.

Sugiyono,(2016), Statistika Untuk Penelitian, Penerbit. Alfabeta Bandung

Ofyar Z. Tamin (2000), Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi 2, Penerbit. ITB


Morlok E.K., (1985), Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta.

Rahardjo Adisasmita, (2010), Pembangunan Kawasan dan Tata Ruang, Penerbit Graha Ilmu

Dinas Perhubungan Kota Jayapura, Data Terminal, data angkutan Kota, data sarana dan prasarana terminal.

Dinas Bappeda Kota Jayapura, RTRW Kota Jayapura.

Dinas Statistik Kota Jayapura, Data Sosial, ekonomi budaya dan hukum Kota Jayapura.



BOSOWA



UNIVERSITAS BOSOWA

PROGRAM PASCASARJANA

Jalan Urip Sumoharjo Km. 4 Gd. Pascasarjana, Makassar-Sulawesi Selatan 90231

Telp. 0411 452 901 – 452 789 Ext. 139, Faks. 0411 424 568

<http://www.unibos.ac.id>

Nomor : **180/A.01/PPs/UNIBOS/IV/2018**
Lampiran : **1 (satu) lembar**
Perihal : **Izin Penelitian dan Pengambilan Data**

Kepada Yth.
Bapak Gubernur Prov. Papua
Cq. Kepala UPT P2T BKPM
di-
Tempat

Dengan hormat

Bersama ini kami sampaikan bahwa Berdasarkan Hasil Seminar Proposal Penelitian pada Tanggal **Lima Bulan April Tahun Dua Ribu Delapan Belas** Mahasiswa Program Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar atas nama:

Nama : **WONEBALEK BEREDAM**
NIM : **MPW4515020**
Program Studi : **Magister PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**
Judul Tesis : **Kajian Optimalisasi Pemanfaatan Terminal Terkait Dengan Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Jayapura**

Untuk mendukung penulisan Tesis Mahasiswa tersebut di atas maka Kami mohon kepada Bapak/Ibu untuk memberikan izin kepada mahasiswa tersebut di atas untuk melakukan penelitian.

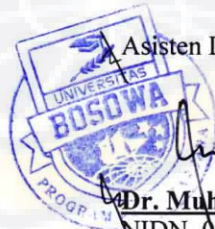
Mahasiswa tersebut dibimbing oleh:

1. **Dr. Ir. Murshal Manaf, M.T.**
2. **Dr. Ir. Agus Salim, M.Si.**

Demikian permohonan izin penelitian ini, atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Makassar, 30 April 2018

Asisten Direktur,



Dr. Muhlis Ruslan, S.E., M.Si.

NIDN. 00 1501 6704

Tembusan:

1. Rektor Universitas Bosowa Makassar
2. Mahasiswa yang bersangkutan
3. Arsip.



PEMERINTAH PROVINSI PAPUA
DINAS PENANAMAN MODAL DAN
PELAYANAN TERPADU SATU PINTU

Jln. Dr. Sam Ratulangi No. 32 Telp. (0967) 533600 – 531332 Fax. (0967) 536943
JAYAPURA - 99112

KEPUTUSAN KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL
DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU PROVINSI PAPUA
NOMOR : 05 /Penelitian/Mhs.S2/DPMTSP/VI/2018

TENTANG
IZIN PENELITIAN

KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU PROVINSI PAPUA,

- Membaca : Surat Asisten Direktur Pascasarjana Universitas Bosowa Nomor 180/A.01/PPs/UNIBOS/VI/2018, tanggal 30 April 2018 tentang Izin Penelitian.
- Menimbang : 1. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014;
2. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003;
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012;
4. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2002;
5. Peraturan Daerah Provinsi Papua Nomor 19 Tahun 2016;
6. Peraturan Gubernur Papua Nomor 82 Tahun 2015;
7. Peraturan Gubernur Papua Nomor 44 Tahun 2016;
- Memperhatikan : Permen Riset Dikti Nomor 08/M/PER/IX/2007

MEMUTUSKAN

MEMETAPKAN :

PERTAMA : Memberikan IZIN PENELITIAN dalam rangka menyelesaikan Tugas Akhir/Tesis Kepada :

Nama Mahasiswa : WONEBALEK BEREDAM
Nomor Pokok : MPW4515020
Program Studi : Magister Perencanaan Wilayah dan Kota
Perguruan Tinggi : Universitas Bosowa Makassar
Judul Penelitian : KAJIAN OPTIMALISASI PEMANFAATAN TERMINAL TERKAIT DENGAN KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH KOTA JAYAPURA
Lamanya Penelitian : Terhitung sejak tanggal 09 Mei s/d 09 Juni 2018
Alamat : Megambilis, Kel. Tariko Kecamatan Megambilis Kabupaten Mamberamo Tengah Provinsi Papua

KEDUA : Pemegang Izin berkewajiban untuk :

1. Menyampaikan hasil penelitian berupa buku/Skripsi/Thesis sebanyak 1 (satu) eksemplar kepada pemberi izin;
2. Tidak memindahtangankan surat izin ini kepada orang/pihak lain yang tidak berkepentingan
3. Tidak melakukan penelitian diluar dari materi/judul yang diizinkan;

KETIGA : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Jayapura
Pada Tanggal : 09 MAY 2018

a.n GUBERNUR PAPUA
KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN
PELAYANAN TERPADU SATU PINTU PROVINSI PAPUA,



Tembusan Yth :

1. Gubernur Papua (sebagai laporan);
2. Direktur Program Pascasarjana Universitas Bosowa di Makassar;;
3. Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Provinsi Papua;
4. Kepala Dinas Penanaman Modal dan PTSP Provinsi Sulawesi Selatan



**PEMERINTAH KOTA JAYAPURA
DINAS PERHUBUNGAN**

Jln. Kelapa Dua Entrop Distrik Jayapura Selatan



LEMBAR DISPOSISI

ASAL SURAT Kepala Dinas perhubungan Kota Jayapura	TANGGAL SURAT	NO. SURAT	INFORMASI
DIAJUKAN/ DITERUSKAN KEPADA	TANGGAL	PARAF	
<p><i>Asal surat: Darat 16/10/18</i></p> <p><i>Yth: Kep Terminal</i></p> <p><i>1. PTC Entrop</i></p> <p><i>2. Yotefa</i></p> <p><i>3. Mesran</i></p>	<p><i>16/10/18</i></p> <p><i>15/10/18</i></p>		<p><i>Di layanan sesuai perantara.</i></p> <p><i>untuk memberikan data yg sesuai dg di per lkr.</i></p> <p><i>Kabed</i></p> <p><i>Darat</i></p>
<p>KEPALA DINAS PERHUBUNGAN KOTA JAYAPURA</p> <p><i>[Signature]</i></p> <p>ADRIAN SITMAU, SE, M.Si PEMBINA UTAMA MUDA NIP.19650820 199610 1 001</p>			



PEMERINTAH KOTA JAYAPURA
DINAS PERHUBUNGAN

Jln. Raya Kelapa Dua Entrop Jayapura Selatan



SURAT KETERANGAN

NOMOR : 550/180 / 2018

Yang bertandatangan dibawah ini Kepala Dinas Perhubungan Kota Jayapura menerangkan bahwa :

NAMA : **WONEBALEK DEREDAM**
Nomor Pokok : MPW.4515020
Program Studi : Magister Perencanaan Wilayah & Kota
Perguruan Tinggi : Universitas Bosowo Makasar
Judul Penelitian : KAJIAN OPTIMALISASI PEMANFAATAN TERMINAL
TERKAIT DENGAN KEBIJAKAN PENGEMBANGAN
WILAYAH KOTA JAYAPURA
Lamanya Penetian : Terhitung sejak tanggal 09 Mei s/d 09 Juni 2018

Bahwa Mahasiswa tersebut telah menyelesaikan Data-data sesuai dengan prosedur yang di ambil di Terminal-terminal Angkutan umum pada Dinas Perhubungan Kota Jayapura

Demikian untuk di ketahui dan atas kerjasamanya disampaikan terima kasih.

DIKELUARKAN : JAYAPURA
PADA TANGGAL : 04 JUNI 2018

**KEPALA DINAS PERHUBUNGAN,
KOTA JAYAPURA**



ADRIAN JITMAU, SE.M.Si
PEMBINA UTAMA MUDA IV/C
NIP. 19650820 199610 1 001