

Revitalisasi dan Pengembangan Terminal Tipe B: Peran Terminal Pasar Jibama sebagai Simpul Transportasi Antarmoda Kabupaten Jayawijaya di Provinsi Papua Pegunungan

Yesaya Kobak

Universitas Cenderawasih Jayapura, Indonesia

Email: yescohcobac@gmail.com

Keywords:

Revitalization;
type b terminal development;
intermodal transportation.

Abstract

Transportation terminals play a strategic role in supporting regional connectivity, economic growth, and community mobility, particularly in geographically challenging areas such as Papua Highlands Province. However, the Jibama Market Type B Terminal in Jayawijaya Regency has not yet functioned optimally as an intermodal transportation hub due to inadequate infrastructure, limited facilities, weak management systems, and low integration among transportation modes. This study aims to analyze the existing condition of the terminal and formulate appropriate revitalization and development strategies to improve its role as an intermodal transportation node. The research employed a mixed-method approach combining qualitative and quantitative techniques. Primary data were collected through observations, interviews, questionnaires, and documentation involving 65 respondents consisting of transportation officials, terminal managers, drivers, passengers, traders, and local communities. Secondary data were obtained from planning documents, regulations, and relevant literature. The findings indicate that terminal revitalization should focus on infrastructure improvement, operational management enhancement, optimization of economic functions, and increased community participation. Statistical analysis shows that terminal revitalization significantly affects transportation service quality ($t = 10.463$; $p < 0.05$), intermodal integration ($t = 36.825$; $p < 0.05$), and socio-economic activities ($t = 7.419$; $p < 0.05$). The study concludes that integrated terminal revitalization can improve transportation services, strengthen intermodal connectivity, and support sustainable socio-economic development in Jayawijaya Regency.

Kata Kunci:

Revitalisasi;
pengembangan terminal tipe
b; transportasi antar moda.

Abstrak

Terminal transportasi memiliki peran strategis dalam mendukung konektivitas wilayah, pertumbuhan ekonomi, dan mobilitas masyarakat, khususnya pada daerah dengan karakteristik geografis yang menantang seperti Provinsi Papua Pegunungan. Namun, Terminal Tipe B Pasar Jibama di Kabupaten Jayawijaya belum berfungsi secara optimal sebagai simpul transportasi antarmoda akibat keterbatasan infrastruktur, minimnya fasilitas pendukung, lemahnya sistem pengelolaan, serta rendahnya integrasi antarmoda transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi eksisting terminal dan merumuskan strategi revitalisasi serta pengembangan yang tepat guna meningkatkan peran terminal sebagai simpul transportasi antarmoda. Penelitian menggunakan pendekatan campuran (mixed methods) dengan metode kualitatif dan kuantitatif. Data primer diperoleh melalui observasi, wawancara, kuesioner, dan dokumentasi terhadap 65 responden yang terdiri atas pihak Dinas Perhubungan, pengelola terminal, sopir angkutan, pengguna jasa, pedagang, dan masyarakat sekitar. Data sekunder diperoleh dari dokumen perencanaan, regulasi, dan literatur terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa revitalisasi terminal perlu difokuskan pada perbaikan infrastruktur, peningkatan manajemen operasional, optimalisasi fungsi ekonomi, serta peningkatan partisipasi masyarakat. Hasil analisis statistik menunjukkan bahwa revitalisasi terminal berpengaruh signifikan terhadap kualitas layanan transportasi ($t = 10,463$; p

< 0,05), integrasi antarmoda ($t = 36,825$; $p < 0,05$), dan aktivitas sosial-ekonomi masyarakat ($t = 7,419$; $p < 0,05$). Penelitian ini menyimpulkan bahwa revitalisasi terminal yang terintegrasi mampu meningkatkan kualitas layanan transportasi, memperkuat konektivitas antarmoda, dan mendukung pembangunan sosial-ekonomi yang berkelanjutan di Kabupaten Jayawijaya.

PENDAHULUAN

Kebutuhan terminal di suatu kota sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor, terutama karakteristik sistem transportasi yang berkaitan erat dengan tata guna lahan, pergerakan, dan jaringan jalan. Sebagai fasilitas transfer, lokasi terminal harus dirancang dengan baik agar sesuai dengan tata ruang kota. Ini penting untuk menciptakan struktur kota yang baik dan memastikan bahwa terminal dapat dimanfaatkan secara optimal sesuai dengan keinginan pengguna (Adisasmita, 2011).

Transportasi merupakan salah satu sektor strategis yang berperan penting dalam mendukung pembangunan wilayah, pertumbuhan ekonomi, serta mobilitas sosial masyarakat. Dalam konteks pembangunan daerah, keberadaan sistem transportasi yang terintegrasi dan berfungsi optimal menjadi prasyarat utama bagi terciptanya konektivitas antarwilayah, pemerataan pembangunan, serta peningkatan kesejahteraan masyarakat. Salah satu simpul penting dalam sistem transportasi darat adalah terminal, yang berfungsi sebagai titik temu berbagai moda transportasi, pusat pergerakan orang dan barang, serta sarana pelayanan publik di bidang transportasi.

Terminal Tipe B memiliki peran strategis sebagai penghubung transportasi antar kabupaten/kota dalam satu provinsi. Terminal ini tidak hanya berfungsi sebagai tempat naik dan turun penumpang, tetapi juga sebagai pusat pengaturan lalu lintas angkutan umum, pengendali operasional transportasi, serta sarana integrasi antar moda transportasi. Keberadaan terminal yang dikelola secara baik dan profesional akan memberikan dampak positif terhadap kelancaran mobilitas masyarakat, efisiensi waktu perjalanan, keselamatan transportasi, serta pertumbuhan ekonomi lokal.

Kabupaten Jayawijaya sebagai salah satu wilayah strategis di Provinsi Papua Pegunungan memiliki karakteristik geografis yang unik, berupa wilayah pegunungan dengan keterbatasan aksesibilitas antarwilayah. Kondisi ini menjadikan sektor transportasi memiliki peran yang sangat vital dalam menunjang aktivitas sosial, ekonomi, pendidikan, kesehatan, serta distribusi logistik masyarakat. Dalam konteks tersebut, keberadaan Terminal Pasar Jibama sebagai Terminal Tipe B menjadi sangat penting karena berfungsi sebagai simpul utama pergerakan transportasi darat antarwilayah di Kabupaten Jayawijaya dan sekitarnya. Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas No. 14 tahun 1992, terminal sebagai prasarana transportasi jalan yang digunakan untuk memuat dan menurunkan penumpang atau barang, serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Salah satu aspek vital dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pembangunan infrastruktur di suatu daerah adalah alur mobilitas transportasi. Provinsi Papua Pegunungan, sebagai wilayah yang kaya akan sumber daya alam dan budaya, membutuhkan sistem transportasi yang efisien dan terintegrasi untuk mengoptimalkan potensi tersebut. Terminal sebagai titik pertemuan berbagai moda transportasi memainkan peranan penting dalam

kelancaran mobilitas barang dan orang, sehingga revitalisasi terminal yang ada dan pengembangan terminal baru menjadi suatu keharusan.

Provinsi Papua Pegunungan beribu Kota di Wamena Kabupaten Jayawijaya. Ibu kota kabupaten ini terletak di Distrik Wamena, dalam kawasan Lembah Baliem. Kabupaten Jayawijaya menjadi kabupaten sentral dan sangat penting, menjadi sentral transportasi (darat dan udara) yang menghubungkan antar kabupaten di dataran Provinsi Papua Pegunungan. Salah satu terminal penghubung moda transport sekaligus pasar di kota Wamena adalah Terminal Pasar Jibama.

Kenyataannya di Terminal Pasar Jibama belum sepenuhnya menjalankan fungsinya secara optimal sebagai simpul transportasi antar moda. Berbagai permasalahan masih ditemukan, antara lain keterbatasan sarana dan prasarana pendukung, penataan terminal yang belum tertib, rendahnya tingkat pemanfaatan terminal oleh angkutan umum, serta lemahnya integrasi antara moda transportasi yang ada. Kondisi ini berdampak pada munculnya terminal bayangan, kemacetan di sekitar kawasan pasar, menurunnya kenyamanan dan keselamatan penumpang, serta tidak optimalnya pelayanan transportasi publik.

Perkembangan wilayah dan meningkatnya aktivitas ekonomi masyarakat di sekitar Pasar Jibama belum diimbangi dengan pengelolaan terminal yang modern dan berbasis kebutuhan pengguna. Terminal belum mampu berfungsi optimal sebagai pusat pelayanan transportasi yang nyaman, aman, dan terintegrasi dengan berbagai moda, seperti angkutan pedesaan, kendaraan umum antarkota, serta akses menuju pusat aktivitas ekonomi dan pelayanan publik. Kondisi ini menunjukkan bahwa peran terminal sebagai simpul transportasi antarmoda belum berjalan maksimal sebagaimana diamanatkan dalam kebijakan transportasi nasional. Selain itu, berbagai permasalahan seperti kemacetan, keterbatasan fasilitas, penataan ruang yang kurang tertib, serta rendahnya tingkat pemanfaatan terminal oleh angkutan umum menyebabkan munculnya terminal bayangan di sekitar kawasan pasar. Dampaknya adalah menurunnya kenyamanan dan keselamatan penumpang serta tidak terpusatnya aktivitas transportasi di dalam terminal.

Di sisi lain, kebijakan pemerintah pusat dan daerah mendorong revitalisasi sarana transportasi sebagai bagian dari pembangunan infrastruktur berkelanjutan. Revitalisasi tidak hanya mencakup perbaikan fisik, tetapi juga penguatan manajemen, peningkatan kualitas pelayanan, pemanfaatan teknologi, pengaturan lalu lintas, serta integrasi antarmoda. Namun, pengelolaan Terminal Pasar Jibama saat ini masih menghadapi berbagai kendala, seperti keterbatasan sumber daya manusia, minimnya sarana dan prasarana, serta kurangnya pengawasan dan kesadaran pengguna terhadap aturan. Secara fungsional, terminal telah digunakan untuk aktivitas naik-turun penumpang dan bongkar muat barang, tetapi belum didukung fasilitas yang memadai seperti ruang tunggu, sanitasi, dan rambu lalu lintas yang jelas. Volume penumpang yang fluktuatif—sekitar 500–700 orang per hari dan meningkat hingga 1.200 orang pada waktu tertentu—menunjukkan pentingnya peningkatan kapasitas dan pengelolaan yang lebih baik. Selain itu, aktivitas pedagang kaki lima yang menjadi penopang ekonomi mikro juga memerlukan penataan agar tidak mengganggu kelancaran transportasi.

Oleh karena itu, revitalisasi dan pengembangan Terminal Tipe B Pasar Jibama menjadi sangat penting dan strategis, terutama mengingat posisinya sebagai gerbang transportasi darat di wilayah Papua Pegunungan. Dengan perencanaan yang matang, terminal berpotensi menjadi pusat mobilitas masyarakat, distribusi barang, serta penggerak pertumbuhan ekonomi regional,

sekaligus meningkatkan akses terhadap pendidikan, kesehatan, dan layanan publik lainnya. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi eksisting terminal serta merumuskan strategi pengembangan yang tepat, sehingga mampu meningkatkan kualitas layanan, integrasi antarmoda, dan aktivitas sosial ekonomi masyarakat. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi dasar rekomendasi bagi pemerintah daerah dan pemangku kepentingan dalam merumuskan kebijakan transportasi yang efektif, terintegrasi, dan berkelanjutan di Kabupaten Jayawijaya.

METODE PENELITIAN

Terminal Pasar Jibama saat ini berfungsi sebagai pusat mobilitas utama masyarakat di Kabupaten Jayawijaya. Terminal Pasar Jibama berada di area Pasar Jibama/Pasar Baru, Distrik Hubikiak, Kota Wamena, Kabupaten Jayawijaya, Provinsi Papua Pegunungan. Lokasinya yang berada di area pasar menjadikannya simpul penting untuk pergerakan orang maupun distribusi barang, terutama kebutuhan pokok yang masuk dan keluar dari Wamena menuju wilayah sekitarnya. Dari terminal ini, jalur trayek eksisting menghubungkan berbagai titik strategis di sekitar kota dan menjadi penghubung vital bagi aktivitas ekonomi masyarakat. Terminal Tipe B Pasar Jibama ini berada di kawasan Pasar Jibama yang merupakan salah satu pusat aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat di Kota Wamena. Lokasi tersebut dipilih karena memiliki peran strategis sebagai simpul transportasi darat yang menghubungkan pergerakan masyarakat antar distrik serta antar wilayah di Kabupaten Jayawijaya.

Terminal Pasar Jibama berfungsi sebagai tempat naik dan turun penumpang, pusat aktivitas angkutan umum, serta titik temu berbagai moda transportasi darat. Keberadaannya yang menyatu dengan kawasan pasar tradisional menjadikan terminal ini memiliki tingkat aktivitas yang tinggi, namun di sisi lain juga menghadapi berbagai permasalahan seperti kepadatan kendaraan, keterbatasan fasilitas, serta belum optimalnya pengelolaan dan integrasi antar moda transportasi. Kondisi tersebut menjadikan Terminal Pasar Jibama relevan untuk dikaji dalam konteks revitalisasi dan pengembangan terminal sebagai simpul transportasi antar moda. Pemilihan lokasi penelitian ini didasarkan pada pertimbangan bahwa Terminal Pasar Jibama memiliki potensi strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat dan pertumbuhan ekonomi wilayah, namun belum dikelola secara optimal. Oleh karena itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran nyata mengenai kondisi eksisting terminal serta menjadi dasar dalam merumuskan strategi revitalisasi dan pengembangan yang sesuai dengan kebutuhan transportasi di Kabupaten Jayawijaya, khususnya di Provinsi Papua Pegunungan.

Data Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Pendekatan kualitatif dimanfaatkan untuk memahami kondisi eksisting serta kebutuhan revitalisasi terminal, sedangkan pendekatan kuantitatif digunakan untuk menganalisis data dan melakukan perhitungan terkait pengembangan Terminal Tipe B. Data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder yang diperoleh melalui observasi, wawancara, survei kuesioner, serta studi dokumentasi. Data primer diperoleh dari observasi langsung terhadap kondisi Terminal Pasar Jibama di Kota Wamena guna menggambarkan kondisi terkini, karakteristik kawasan, serta aktivitas pelayanan penumpang. Selain itu, wawancara dilakukan kepada berbagai informan, yaitu Dinas Perhubungan, pengelola terminal, sopir angkutan, pengguna jasa transportasi, serta pedagang dan masyarakat lokal

dengan total 65 responden. Survei kuesioner digunakan untuk memperoleh data kuantitatif terkait tingkat kepuasan dan kebutuhan pengguna jasa, sedangkan dokumentasi dilakukan melalui pengambilan foto, rekaman, dan video kondisi eksisting terminal.

Data sekunder diperoleh dari dokumen perencanaan, laporan RTRW pemerintah daerah, regulasi terminal seperti Permenhub PM 132 Tahun 2015, serta studi terdahulu yang relevan. Analisis data dilakukan melalui dua metode, yaitu analisis kualitatif dan kuantitatif. Analisis kualitatif dilakukan secara tematik untuk mengidentifikasi isu utama terkait revitalisasi dan pengembangan terminal, sedangkan analisis kuantitatif menggunakan statistik deskriptif untuk menggambarkan karakteristik pengguna dan tingkat kepuasan. Hasil analisis kemudian menjadi dasar dalam penyusunan rencana tindak lanjut berupa rekomendasi revitalisasi dan pengembangan Terminal Pasar Jibama, yang mencakup desain fisik terminal, integrasi antarmoda transportasi, serta sistem pengelolaan dan pemeliharaan. Untuk memastikan keabsahan data, penelitian ini menggunakan teknik triangulasi dengan membandingkan informasi dari berbagai sumber dan metode.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Strategi Revitalisasi Terminal Pasar Jibama

Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting, strategi revitalisasi Terminal Pasar Jibama dirumuskan untuk meningkatkan kapasitas dan efisiensi operasional melalui beberapa pendekatan berikut.

1. Revitalisasi Fisik dan Infrastruktur

Strategi revitalisasi fisik dan infrastruktur ini mencakup penataan ulang area terminal, perbaikan jalur sirkulasi kendaraan, penambahan rambu dan marka, serta penyediaan fasilitas pendukung seperti ruang tunggu, area parkir terintegrasi, dan fasilitas kebersihan. Revitalisasi fisik bertujuan untuk menciptakan lingkungan terminal yang lebih tertib, nyaman, dan fungsional sehingga dapat meningkatkan daya tarik pengguna.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan terhadap lima orang informan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jayawijaya dan lima orang pengelola Terminal Tipe B Pasar Jibama, diperoleh gambaran bahwa revitalisasi terminal merupakan kebutuhan mendesak dalam rangka meningkatkan fungsi terminal sebagai simpul transportasi antar moda. Para informan menyampaikan bahwa kondisi terminal saat ini belum mampu mengakomodasi kebutuhan mobilitas masyarakat yang terus meningkat. Penataan area terminal yang belum tertib, jalur sirkulasi kendaraan yang tidak teratur, serta minimnya fasilitas pendukung menjadi faktor utama yang menghambat optimalisasi pelayanan transportasi.

Menurut pihak Dinas Perhubungan, strategi revitalisasi diarahkan pada penataan ulang kawasan terminal secara menyeluruh, meliputi perbaikan jalur masuk dan keluar kendaraan, pengaturan arus lalu lintas dalam terminal, serta pemasangan rambu dan marka jalan yang lebih jelas. Hal ini bertujuan untuk mengurangi kemacetan, meningkatkan keselamatan pengguna jasa, serta menciptakan keteraturan operasional. Selain itu, revitalisasi fisik juga diarahkan untuk menciptakan lingkungan terminal yang lebih nyaman, aman, dan layak guna sehingga mampu meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.

Hasil wawancara juga menunjukkan bahwa kondisi infrastruktur Terminal Pasar Jibama masih jauh dari standar ideal terminal tipe B. Ruang tunggu yang tersedia hanya mampu menampung sekitar 100 penumpang, sementara pada jam sibuk tingkat keterisian dapat

mencapai lebih dari 120 persen. Kondisi ini menyebabkan kepadatan, ketidaknyamanan, dan rendahnya kualitas pelayanan. Selain itu, tidak tersedianya fasilitas pendukung seperti kios makanan, area istirahat, dan ruang tunggu yang representatif memperburuk kenyamanan penumpang, sehingga sebagian memilih menunggu di luar area terminal.

Pada aspek pelayanan tiket, para informan menyatakan bahwa keberadaan tiga loket manual belum mampu mengimbangi jumlah penumpang yang datang, terutama pada jam sibuk. Antrean panjang sering terjadi dan menyebabkan penumpang harus menunggu dalam waktu yang lama. Hal ini menunjukkan perlunya penerapan sistem tiket yang lebih modern, seperti sistem antrean otomatis atau tiket elektronik, guna meningkatkan efisiensi pelayanan dan mengurangi kepadatan di area loket.

Terminal saat ini jika dilihat dari sisi operasional kendaraan, hanya memiliki dua peron aktif yang digunakan secara bersamaan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Keterbatasan ini menyebabkan kendaraan sering parkir di luar area peron yang telah ditentukan, sehingga mengganggu kelancaran arus lalu lintas dan menimbulkan potensi kecelakaan. Para pengelola terminal menilai bahwa perluasan dan penataan ulang peron menjadi prioritas utama agar aktivitas bongkar muat penumpang dapat berjalan lebih tertib dan efisien.

Permasalahan lain yang cukup krusial adalah keterbatasan lahan parkir. Kapasitas parkir yang hanya mampu menampung sekitar 20 kendaraan umum dan 10 kendaraan pribadi dinilai tidak sebanding dengan volume kendaraan yang masuk, khususnya pada hari pasar dan jam sibuk. Akibatnya, banyak kendaraan yang parkir di badan jalan atau di luar area terminal, sehingga menimbulkan kemacetan dan mengganggu aktivitas lalu lintas di sekitar Pasar Jibama. Kondisi ini memperkuat kebutuhan akan pengembangan area parkir terintegrasi dalam rencana revitalisasi terminal.

Dari aspek kenyamanan dan kebersihan, fasilitas toilet menjadi salah satu keluhan utama pengguna terminal. Berdasarkan hasil wawancara, toilet yang tersedia jumlahnya terbatas, kurang terawat, serta mengalami keterbatasan pasokan air bersih, terutama pada musim kemarau. Kondisi ini berdampak langsung pada tingkat kenyamanan penumpang dan citra terminal secara keseluruhan. Selain itu, terminal belum menyediakan fasilitas ramah disabilitas, seperti jalur kursi roda, toilet khusus, dan ruang tunggu yang mudah diakses, yang menunjukkan bahwa prinsip inklusivitas belum sepenuhnya diterapkan.

Pihak Dinas Perhubungan dan pengelola terminal menyepakati perlunya pemenuhan standar fasilitas utama dan penunjang terminal. Fasilitas utama yang direncanakan meliputi pembangunan peron yang lebih luas dengan kapasitas minimal 10 bus, ruang tunggu yang mampu menampung hingga 500 penumpang, serta loket tiket yang dilengkapi sistem antrean modern. Sementara itu, fasilitas penunjang meliputi penyediaan toilet yang layak dan ramah disabilitas, area komersial bagi UMKM lokal, mushola, ruang istirahat sopir, serta area penyimpanan barang.

Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa revitalisasi Terminal Tipe B Pasar Jibama tidak hanya berfokus pada perbaikan fisik, tetapi juga pada peningkatan kualitas pelayanan, kenyamanan pengguna, serta integrasi sistem transportasi. Revitalisasi ini diharapkan mampu menjadikan terminal sebagai simpul transportasi yang tertib, aman, nyaman, dan berfungsi optimal dalam mendukung mobilitas masyarakat serta pertumbuhan ekonomi Kabupaten Jayawijaya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Terminal Tipe B Pasar Jibama belum sepenuhnya menjalankan fungsinya sebagai simpul transportasi antar moda. Kondisi ini terlihat dari keterbatasan infrastruktur, rendahnya kenyamanan pengguna, serta belum optimalnya pengelolaan terminal. Padahal, menurut (Warpani, 2017), terminal memiliki fungsi strategis sebagai titik temu moda transportasi, pusat perpindahan penumpang, serta sarana pengendalian lalu lintas angkutan umum. Ketidakterpenuhinya fungsi tersebut akan berdampak langsung pada menurunnya efektivitas sistem transportasi secara keseluruhan.

Revitalisasi terminal merupakan langkah strategis untuk mengembalikan fungsi terminal sesuai dengan peruntukannya. Revitalisasi tidak hanya dimaknai sebagai perbaikan fisik, tetapi juga mencakup penataan manajemen, peningkatan pelayanan, dan integrasi moda transportasi (Kementerian Perhubungan, 2019). Temuan di lapangan menunjukkan bahwa Terminal Pasar Jibama membutuhkan penataan ulang area terminal, perbaikan jalur sirkulasi kendaraan, serta peningkatan fasilitas dasar agar mampu berfungsi secara optimal sebagai simpul transportasi wilayah Kabupaten Jayawijaya.

Infrastruktur terminal merupakan faktor utama dalam mendukung kenyamanan dan kelancaran operasional transportasi. Berdasarkan survei lapangan, berikut adalah detail mengenai infrastruktur yang ada di terminal penumpang Tipe B Terminal Pasar Jibama di Kabupaten Jayawijaya:

Tabel 1. Infrastruktur yang ada di terminal penumpang Tipe B Terminal Pasar Jibama di Kabupaten Jayawijaya

NO.	Komponen	Keterangan
1	Ruang Tunggu	Ruang tunggu yang ada dapat menampung sekitar 100 penumpang dalam kondisi normal. Namun, pada jam sibuk, ruang tunggu menjadi penuh sesak dengan tingkat keterisian mencapai 120% kapasitas. Ruang tunggu terasa sempit, dan tidak tersedia area untuk bersantai atau fasilitas penunjang seperti kios makanan dan minuman. Dalam beberapa kasus, penumpang terpaksa berdiri atau berada di luar ruang tunggu.
2	Loket Tiket	Terminal memiliki 3 loket manual yang melayani pembelian tiket. Namun, antrian yang panjang terjadi pada jam sibuk, mengindikasikan bahwa jumlah loket yang tersedia tidak mencukupi untuk melayani volume penumpang yang ada. Hal ini menyebabkan penumpukan di area loket, meningkatkan waktu tunggu dan ketidaknyamanan bagi penumpang. Untuk mengatasi hal ini, sistem tiket elektronik atau self- service kiosks bisa menjadi solusi yang lebih efisien.
3	Peron	Terminal memiliki 2 peron aktif yang digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dari kendaraan. Namun, kapasitas peron yang terbatas sering kali tidak mencukupi untuk menampung kendaraan yang datang pada waktu bersamaan. Pada jam sibuk, kendaraan terkadang terpaksa parkir di area yang tidak dirancang untuk peron, yang menyebabkan kerumunan dan penundaan keberangkatan. Dalam kondisi ini, peron perlu diperluas dan ditata ulang untuk meningkatkan efisiensi operasional.
4	Lahan Parkir	Kapasitas lahan parkir terminal hanya mampu menampung 20 kendaraan umum dan 10 kendaraan pribadi. Meskipun kapasitas ini cukup untuk jumlah kendaraan pada hari-hari normal, pada jam sibuk, kendaraan sering kali terparkir di luar area parkir yang disediakan, menyebabkan kemacetan dan penghambatan aliran lalu

		lintas kendaraan. Kebutuhan untuk meningkatkan kapasitas lahan parkir sangat mendesak untuk mengatasi masalah ini.
5	Fasilitas Toilet	Fasilitas toilet yang tersedia di terminal tidak cukup memadai, dengan jumlah toilet yang terbatas dan tidak terawat dengan baik. Terjadi kekurangan pasokan air bersih terutama pada musim kemarau, yang mengganggu kenyamanan penumpang. Selain itu, kondisi kebersihan di dalam toilet sering kali tidak terjaga, yang menurunkan standar kebersihan terminal secara keseluruhan. Untuk meningkatkan kenyamanan, perlu adanya peningkatan kualitas dan kuantitas fasilitas toilet.
6	Ruang Khusus Disabilitas	Terminal ini tidak menyediakan fasilitas yang ramah disabilitas, seperti jalur khusus bagi pengguna kursi roda, toilet khusus, atau ruang tunggu yang lebih mudah diakses. Ketidakhadiran fasilitas ini menunjukkan adanya kekurangan dalam pengakomodasian kebutuhan penyandang disabilitas, yang seharusnya menjadi perhatian utama dalam desain terminal yang lebih inklusif.

Berdasarkan Tabel 1, kondisi infrastruktur Terminal Penumpang Tipe B Pasar Jibama masih belum memadai dalam mendukung kenyamanan dan kelancaran operasional. Kapasitas ruang tunggu yang hanya mampu menampung sekitar 100 penumpang sering kali melebihi batas pada jam sibuk, sementara fasilitas pendukung seperti kios makanan dan area istirahat belum tersedia. Keterbatasan juga terlihat pada jumlah loket tiket, peron, dan lahan parkir yang belum sebanding dengan volume pengguna, sehingga menimbulkan antrean panjang, kemacetan, dan ketidakteraturan di dalam terminal. Selain itu, kondisi toilet yang kurang terawat serta belum tersedianya fasilitas bagi penyandang disabilitas menunjukkan bahwa aspek kenyamanan dan inklusivitas belum terpenuhi secara optimal.

Berdasarkan kondisi tersebut, Terminal Tipe B Pasar Jibama memerlukan pengembangan infrastruktur secara menyeluruh untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan efektivitas operasional. Perluasan ruang tunggu, penambahan loket tiket, serta penataan ulang peron menjadi kebutuhan utama agar aktivitas naik-turun penumpang dapat berlangsung lebih tertib, aman, dan efisien. Selain itu, peningkatan fasilitas penunjang seperti perluasan area parkir, perbaikan sanitasi, serta penyediaan fasilitas ramah disabilitas sangat diperlukan agar terminal memenuhi standar pelayanan publik yang modern dan inklusif. Pengembangan ini tidak hanya meningkatkan kenyamanan pengguna, tetapi juga memperkuat citra terminal sebagai simpul transportasi yang tertib dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat.

Oleh karena itu, strategi revitalisasi Terminal Tipe B Pasar Jibama perlu diarahkan pada penataan fisik, peningkatan kualitas pelayanan, serta penguatan sistem pengelolaan yang profesional dan berkelanjutan. Revitalisasi fisik dilakukan melalui penataan kawasan, penambahan fasilitas, dan pengembangan lahan parkir yang terintegrasi, sementara peningkatan pelayanan mencakup penerapan sistem tiket digital, penyediaan fasilitas pendukung yang memadai, serta pelayanan yang inklusif. Di sisi lain, penguatan manajemen melalui peningkatan koordinasi, penerapan standar operasional, dan pemanfaatan teknologi informasi menjadi kunci keberhasilan. Dengan langkah tersebut, terminal diharapkan mampu berfungsi optimal sebagai simpul transportasi yang aman, nyaman, tertib, dan mendukung pengembangan wilayah Kabupaten Jayawijaya.

Berikutnya harus memenuhi persyaratan fasilitas utama dan penunjang sebagai berikut.

- a. Fasilitas Utama: 1). Peron Penumpang Dilengkapi dengan atap pelindung dan penanda jalur keberangkatan serta kedatangan. Ruang untuk 10 bus dengan perluasan kapasitas sesuai pertumbuhan jumlah penumpang. 2) Ruang Tunggu Dengan kapasitas awal 300 penumpang, ruang tunggu ini akan diperluas menjadi 500 penumpang pada tahun 2045. Fasilitas tempat duduk yang nyaman, Wi-Fi gratis, dan stasiun pengisian daya untuk perangkat elektronik. 3) Loker Tiket 5 loket dengan sistem antrian otomatis untuk mengurangi waktu tunggu penumpang.
- b. Fasilitas Penunjang : 1). Toilet dan Kamar Mandi Toilet untuk penumpang dengan jumlah minimal 15 unit, termasuk fasilitas untuk penyandang disabilitas. Fasilitas kebersihan dan pengelolaan sanitasi yang memadai. 2). Area Komersial dan Kios UMKM. 3). Tersedia ruang usaha bagi pedagang lokal, baik untuk makanan, souvenir, maupun barang kebutuhan penumpang. 4). Fasilitas Lainnya: Mushola, ruang istirahat sopir, dan area penyimpanan barang.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, kondisi infrastruktur Terminal Pasar Jibama belum memenuhi standar pelayanan terminal tipe B. Ruang tunggu yang terbatas, peron yang tidak memadai, lahan parkir yang sempit, serta fasilitas sanitasi yang kurang layak menunjukkan adanya kesenjangan antara kondisi eksisting dan standar ideal terminal. Menurut Tamin (2016), infrastruktur terminal yang baik harus mampu menjamin kelancaran pergerakan kendaraan, kenyamanan penumpang, serta keselamatan pengguna jasa transportasi.

Keterbatasan fasilitas tersebut berdampak pada rendahnya tingkat kenyamanan dan efisiensi pelayanan. Antrian panjang di loket, kepadatan kendaraan pada jam sibuk, serta minimnya fasilitas pendukung menunjukkan bahwa kapasitas terminal tidak sebanding dengan volume aktivitas yang terjadi. Hal ini sejalan dengan pendapat (Miro, 2018) yang menyatakan bahwa ketidakseimbangan antara kapasitas terminal dan jumlah pengguna akan menyebabkan kemacetan, penurunan kualitas layanan, serta munculnya terminal bayangan.

Fasilitas penunjang seperti area komersial, ruang istirahat sopir, dan mushola juga memiliki peran penting dalam meningkatkan kualitas pelayanan terminal. Menurut (Nasution, 2015), terminal yang dilengkapi dengan fasilitas pendukung yang memadai akan meningkatkan daya tarik pengguna serta mendorong peralihan masyarakat dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Oleh karena itu, pengembangan fasilitas penunjang di Terminal Pasar Jibama menjadi bagian penting dalam strategi revitalisasi.

Revitalisasi Terminal Pasar Jibama tidak hanya berdampak pada peningkatan kenyamanan pengguna, tetapi juga berpengaruh terhadap efektivitas sistem transportasi daerah secara keseluruhan. Terminal yang tertata dengan baik akan memperlancar arus pergerakan orang dan barang, mengurangi kemacetan, serta meningkatkan konektivitas antar wilayah di Kabupaten Jayawijaya. Hal ini sejalan dengan konsep transportasi berkelanjutan yang menekankan pada efisiensi, keselamatan, dan keberlanjutan lingkungan (Tamin, 2016).

Revitalisasi Terminal Tipe B Pasar Jibama merupakan kebutuhan mendesak yang harus dilakukan secara terencana dan berkelanjutan. Revitalisasi yang terintegrasi antara aspek fisik, manajerial, dan pelayanan akan mampu meningkatkan peran terminal sebagai simpul transportasi antar moda sekaligus mendukung pembangunan wilayah di Provinsi Papua Pegunungan.

2. Peningkatan Manajemen dan Tata Kelola

Revitalisasi juga diarahkan pada penguatan manajemen operasional terminal melalui penataan sistem kerja, pembagian tugas yang jelas, serta peningkatan kapasitas sumber daya manusia pengelola. Penerapan sistem pengelolaan berbasis data dan monitoring rutin diharapkan mampu meningkatkan efisiensi pelayanan serta meminimalkan tumpang tindih aktivitas operasional. Peningkatan Manajemen dan Tata Kelola dilakukan dengan:

a. Penguatan Manajemen Operasional Terminal

Berdasarkan hasil wawancara dengan lima orang pejabat Dinas Perhubungan, seluruh responden menyatakan bahwa revitalisasi Terminal Jibama tidak hanya menyentuh aspek fisik bangunan, tetapi juga harus difokuskan pada pembenahan manajemen operasional. Selama ini, pengelolaan terminal masih bersifat konvensional, dengan pembagian tugas yang belum tertulis secara jelas serta belum didukung oleh standar operasional prosedur (SOP) yang baku.

Salah satu informan dari Dinas Perhubungan menyampaikan bahwa: “Pengelolaan terminal masih berjalan secara rutinitas harian, belum berbasis sistem dan belum ada pembagian tugas yang detail antara petugas lapangan, pengawas, dan administrasi.”

Hal senada juga disampaikan oleh pengelola terminal yang menyebutkan bahwa keterbatasan SDM serta minimnya pelatihan menyebabkan pengelolaan terminal belum optimal. Mereka menilai bahwa revitalisasi harus disertai dengan peningkatan kapasitas SDM melalui pelatihan manajemen terminal, pelayanan publik, serta pemanfaatan teknologi informasi.

b. Sistem Pengelolaan Berbasis Data dan Monitoring Operasional

Dari hasil wawancara, seluruh responden sepakat bahwa ketiadaan sistem pengelolaan berbasis data menjadi salah satu kelemahan utama operasional Terminal Jibama. Saat ini, pencatatan jumlah penumpang dan kendaraan masih dilakukan secara manual dan tidak terdokumentasi secara terintegrasi.

Petugas Dishub menyampaikan bahwa: “Data jumlah penumpang dan kendaraan belum terekam secara digital, sehingga sulit digunakan sebagai dasar perencanaan maupun evaluasi kinerja terminal.”

Pengelola terminal juga mengakui bahwa belum adanya sistem monitoring rutin menyebabkan sulitnya mengontrol: jam kedatangan dan keberangkatan kendaraan, kepadatan penumpang, serta efektivitas penggunaan ruang terminal.

Kondisi ini berdampak pada lemahnya pengambilan keputusan berbasis data serta kurang optimalnya perencanaan operasional harian maupun jangka panjang.

c. Identifikasi Sistem Operasional Terminal

1) Volume Penumpang Harian

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi lapangan, rata-rata jumlah penumpang yang menggunakan Terminal Jibama berkisar 500–700 orang per hari. Namun, pada hari pasar dan musim liburan, jumlah tersebut meningkat signifikan hingga mencapai 1.200 penumpang per hari. Lonjakan ini menunjukkan adanya fluktuasi permintaan transportasi yang cukup tinggi. Sayangnya, kondisi ini belum diimbangi dengan: penyesuaian jumlah armada, pengaturan jadwal keberangkatan, maupun penambahan petugas pelayanan. Akibatnya, pada waktu-waktu tertentu terjadi kepadatan di ruang tunggu dan antrean panjang penumpang.

2) Volume Kendaraan Harian

Terminal Jibama melayani sekitar 100–150 kendaraan per hari, yang sebagian besar merupakan angkutan pedesaan dan antar distrik. Hasil wawancara menunjukkan bahwa banyak kendaraan mengalami keterlambatan akibat: kondisi jalan penghubung yang kurang baik, usia kendaraan yang sudah tua, serta tidak adanya jadwal keberangkatan yang pasti.

Pihak pengelola menyampaikan bahwa kondisi tersebut sering memicu keluhan penumpang dan menurunkan kepercayaan terhadap layanan terminal. Oleh karena itu, peremajaan armada dan perbaikan infrastruktur jalan menjadi kebutuhan mendesak yang harus disinergikan dengan kebijakan pemerintah daerah.

3) Sistem Operasional Keberangkatan

Hasil wawancara mengungkapkan bahwa hingga saat ini terminal belum menerapkan sistem keberangkatan terjadwal. Kendaraan baru berangkat setelah penuh penumpang, sehingga waktu tunggu menjadi tidak pasti.

Salah satu pengelola terminal menyatakan: “Kalau penumpang belum penuh, kendaraan tidak berangkat. Ini yang sering membuat penumpang menunggu lama.” Kondisi ini berdampak pada: rendahnya efisiensi operasional, ketidakpastian waktu tempuh, menurunnya kenyamanan penumpang.

Baik pihak Dishub maupun pengelola sepakat bahwa penerapan jadwal keberangkatan tetap, didukung sistem pencatatan dan monitoring digital, sangat diperlukan untuk meningkatkan kualitas layanan dan profesionalisme pengelolaan terminal.

Dengan demikian, upaya revitalisasi terminal tidak hanya difokuskan pada pembangunan fisik semata, tetapi juga harus diarahkan pada penguatan aspek manajerial dan tata kelola operasional. Hal ini mencakup perlunya pembagian tugas yang jelas dan terstruktur, penerapan sistem pengelolaan berbasis data yang akurat, peningkatan kapasitas sumber daya manusia pengelola melalui pelatihan yang berkelanjutan, serta penerapan sistem keberangkatan yang terjadwal guna mengurangi ketidakpastian waktu layanan. Monitoring operasional secara rutin dan terintegrasi dinilai sangat penting untuk memastikan seluruh aktivitas terminal berjalan efektif dan efisien.

Data mengenai operasional terminal sangat penting untuk menganalisis efektivitas dan efisiensi alur penumpang serta kendaraan. Survei lapangan mengidentifikasi sejumlah kekurangan dalam sistem operasional terminal yang berdampak pada pengalaman penumpang dan kelancaran proses keberangkatan.

Tabel 2. Identifikasi sistem operasional terminal

NO.	Komponen	Keterangan
1	Volume Penumpang Harian	Rata-rata volume penumpang harian yang menggunakan terminal adalah sekitar 500–700 orang per hari. Namun, selama hari pasar atau pada musim liburan, volume penumpang dapat meningkat hingga 1.200 orang. Lonjakan ini menunjukkan adanya fluktuasi yang signifikan dalam permintaan transportasi dan menunjukkan pentingnya penyesuaian kapasitas dan pengelolaan waktu operasional yang lebih baik.
2	Volume Kendaraan Harian	Terminal melayani sekitar 100–150 kendaraan setiap harinya, sebagian besar di antaranya adalah angkutan pedesaan (minibus, angkutan umum antar-distrik). Kendaraan yang melayani jalur ini sering kali mengalami keterlambatan karena kondisi jalan yang buruk dan kendaraan yang sudah uzur. Hal ini menunjukkan pentingnya perhatian terhadap peremajaan armada dan perbaikan kondisi jalan yang menghubungkan terminal dengan daerah pedesaan.
3	Sistem Operasional	Saat ini, tidak ada sistem keberangkatan terjadwal yang diterapkan di terminal. Kendaraan berangkat hanya setelah penuh, yang menyebabkan ketidakpastian waktu keberangkatan dan sering kali menimbulkan penumpukan penumpang di ruang tunggu. Sistem ini juga mengurangi efisiensi operasional terminal, mengingat penumpang harus menunggu kendaraan penuh sebelum dapat berangkat. Menerapkan jadwal keberangkatan yang terstruktur dan lebih terencana akan membantu mengurangi ketidakpastian ini.

Berdasarkan data pada Tabel 2, sistem operasional terminal masih menghadapi berbagai permasalahan yang memengaruhi efektivitas dan efisiensi pelayanan. Volume penumpang harian yang cukup tinggi, yakni sekitar 500–700 orang dan meningkat hingga 1.200 orang pada hari pasar atau musim liburan, menunjukkan adanya fluktuasi permintaan yang signifikan, namun belum diimbangi dengan pengaturan kapasitas yang optimal. Jumlah kendaraan yang beroperasi sekitar 100–150 unit per hari, yang didominasi angkutan pedesaan, juga sering mengalami keterlambatan akibat kondisi armada yang kurang layak serta infrastruktur jalan yang belum memadai. Selain itu, belum diterapkannya sistem keberangkatan terjadwal menyebabkan kendaraan berangkat hanya setelah penuh, sehingga menimbulkan ketidakpastian waktu tunggu dan penumpukan penumpang di area terminal. Kondisi ini menunjukkan perlunya penataan sistem operasional yang lebih terencana, termasuk penerapan jadwal keberangkatan yang jelas serta peningkatan kualitas armada dan manajemen layanan.

Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan dan pengelola Terminal Jibama menunjukkan bahwa upaya revitalisasi masih lebih berfokus pada aspek fisik, sementara aspek manajemen dan tata kelola belum mendapat perhatian yang optimal. Padahal, keberhasilan pengelolaan terminal tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan infrastruktur, tetapi juga oleh efektivitas sistem manajemen, kualitas sumber daya manusia, dan dukungan operasional yang terintegrasi. Penelitian ini menemukan bahwa pembagian tugas antarpetugas belum terdokumentasi secara sistematis, sehingga berpotensi menimbulkan tumpang tindih pekerjaan dan rendahnya akuntabilitas. Selain itu, sistem pencatatan data operasional masih dilakukan secara manual, yang menyulitkan proses evaluasi dan pengambilan keputusan. Hal ini menunjukkan pentingnya penerapan sistem pengelolaan berbasis data serta penguatan struktur organisasi yang jelas untuk meningkatkan kinerja pengelolaan terminal.

Selain aspek manajerial, peningkatan kapasitas sumber daya manusia dan penerapan sistem operasional yang lebih modern juga menjadi kebutuhan mendesak. Pengelola terminal belum sepenuhnya memiliki kompetensi dalam manajemen transportasi, pelayanan publik, dan pemanfaatan teknologi, sehingga diperlukan program pelatihan yang berkelanjutan. Di sisi lain, belum adanya sistem keberangkatan terjadwal dan monitoring operasional yang terintegrasi turut menyebabkan rendahnya efisiensi pelayanan. Oleh karena itu, revitalisasi Terminal Jibama perlu dilakukan secara komprehensif, mencakup perbaikan fisik, penguatan manajemen, peningkatan kualitas SDM, serta penerapan sistem operasional berbasis data. Integrasi seluruh aspek tersebut diharapkan mampu meningkatkan kualitas pelayanan, efisiensi operasional, serta memperkuat peran terminal sebagai simpul transportasi yang andal dan berkelanjutan di Kabupaten Jayawijaya.

1. Optimalisasi Fungsi Ekonomi Terminal

Terminal Pasar Jibama tidak hanya berfungsi sebagai tempat transit kendaraan, tetapi juga sebagai pusat aktivitas ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, strategi revitalisasi diarahkan pada optimalisasi fungsi ekonomi melalui penataan pedagang, pengelolaan area bongkar muat, serta penguatan peran terminal sebagai pusat distribusi barang dan jasa lokal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan dan pengelola Terminal Pasar Jibama, diketahui bahwa terminal tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi, tetapi juga memiliki peran strategis sebagai pusat aktivitas ekonomi masyarakat. Para informan menyampaikan bahwa aktivitas jual beli di sekitar terminal telah berlangsung secara alami, terutama oleh pedagang kecil, pelaku usaha lokal, serta masyarakat yang memanfaatkan arus penumpang sebagai peluang ekonomi. Namun, hingga saat ini aktivitas tersebut belum dikelola secara optimal karena belum adanya penataan pedagang yang terstruktur serta pengaturan zonasi yang jelas antara area penumpang, kendaraan, dan kegiatan perdagangan.

Temuan ini sejalan dengan konsep terminal sebagai simpul ekonomi wilayah yang dikemukakan oleh Warpani, (2010), yang menyatakan bahwa terminal transportasi tidak hanya berfungsi sebagai titik perpindahan moda, tetapi juga sebagai pusat pergerakan ekonomi, distribusi barang, dan interaksi sosial masyarakat. Ketika fungsi ekonomi ini tidak dikelola dengan baik, maka potensi ekonomi yang seharusnya muncul justru dapat menimbulkan permasalahan seperti kemacetan, ketidakteraturan, dan menurunnya kenyamanan pengguna jasa terminal.

Pengelola terminal menjelaskan bahwa keberadaan pedagang di area terminal sering kali tidak tertata, sehingga mengganggu kelancaran sirkulasi penumpang dan kendaraan, khususnya pada jam sibuk dan hari pasar. Selain itu, area bongkar muat barang belum memiliki pengaturan waktu dan lokasi yang jelas, sehingga kerap menimbulkan kemacetan serta tumpang tindih aktivitas antara kendaraan penumpang dan kendaraan logistik. Kondisi ini menunjukkan bahwa fungsi ekonomi terminal belum terintegrasi secara optimal dengan sistem operasional terminal secara keseluruhan. Menurut (Terry, 2013), pengelolaan yang efektif menuntut adanya perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan yang jelas, termasuk dalam penataan ruang dan aktivitas ekonomi. Tanpa pengaturan yang terstruktur, aktivitas ekonomi justru dapat menurunkan kualitas pelayanan publik.

Pihak Dinas Perhubungan menegaskan bahwa revitalisasi terminal perlu diarahkan pada penguatan fungsi ekonomi melalui penataan pedagang secara terorganisir, penyediaan zona khusus untuk kegiatan bongkar muat, serta pengembangan terminal sebagai pusat distribusi

barang dan jasa lokal. Dengan pengelolaan yang lebih baik, terminal tidak hanya berperan sebagai tempat transit, tetapi juga mampu mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat sekitar, meningkatkan pendapatan pedagang kecil, serta memperkuat peran terminal sebagai simpul distribusi ekonomi wilayah. Hal ini sejalan dengan pendapat (Morlok, 1995) yang menyatakan bahwa sistem transportasi yang efisien harus memisahkan secara jelas fungsi pergerakan orang dan distribusi barang agar tidak terjadi konflik operasional.

Optimalisasi fungsi ekonomi terminal juga berkaitan erat dengan peran terminal sebagai pusat distribusi barang dan jasa lokal. Terminal yang dikelola dengan baik mampu mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat sekitar, meningkatkan pendapatan pedagang kecil, serta memperkuat konektivitas antarwilayah. Hal ini sejalan dengan pendapat (Todaro & Smith, 2011) yang menyatakan bahwa infrastruktur transportasi memiliki peran strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi regional melalui peningkatan aksesibilitas dan efisiensi distribusi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa revitalisasi terminal perlu diarahkan pada penguatan fungsi ekonomi yang terintegrasi dengan sistem transportasi. Hal ini mencakup penataan pedagang secara zonatif, penyediaan area bongkar muat khusus, serta penguatan peran terminal sebagai pusat distribusi lokal.

Menurut Kementerian Perhubungan RI, (2015), terminal yang dikelola secara profesional harus mampu mengakomodasi fungsi transportasi dan fungsi ekonomi secara seimbang agar tercipta pelayanan yang efisien, aman, dan berkelanjutan. Dengan demikian, optimalisasi fungsi ekonomi Terminal Pasar Jibama merupakan bagian penting dari strategi revitalisasi. Penguatan fungsi tersebut tidak hanya berkontribusi terhadap peningkatan pelayanan transportasi, tetapi juga berdampak langsung pada pertumbuhan ekonomi masyarakat lokal dan peningkatan peran terminal sebagai pusat aktivitas wilayah Kabupaten Jayawijaya.

2. Peningkatan Partisipasi dan Kesadaran Masyarakat

Keberhasilan revitalisasi sangat dipengaruhi oleh partisipasi pengguna terminal, baik pedagang, pengemudi, maupun masyarakat sekitar. Strategi revitalisasi juga mencakup sosialisasi, edukasi, serta pelibatan masyarakat dalam menjaga ketertiban, kebersihan, dan keberlanjutan fungsi terminal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan lima orang dari Dinas Perhubungan, lima pengelola Terminal Jibama, lima orang sopir angkutan, dua puluh pengguna jasa transportasi, sepuluh pedagang sembako, serta masyarakat lokal di sekitar terminal, diperoleh gambaran bahwa tingkat partisipasi masyarakat dalam mendukung pengelolaan terminal masih tergolong belum optimal. Seluruh informan pada umumnya sepakat bahwa keberhasilan revitalisasi terminal tidak hanya bergantung pada pembangunan fisik, tetapi sangat ditentukan oleh kesadaran dan keterlibatan aktif seluruh pengguna terminal dalam menjaga ketertiban, kebersihan, serta kelancaran aktivitas di lingkungan terminal.

Pihak Dinas Perhubungan menyampaikan bahwa selama ini upaya sosialisasi terkait fungsi dan aturan penggunaan terminal masih terbatas, sehingga belum seluruh masyarakat memahami peran dan tanggung jawabnya sebagai pengguna fasilitas publik. Hal ini diperkuat oleh keterangan pengelola terminal yang menyebutkan bahwa masih sering dijumpai perilaku pengguna yang kurang disiplin, seperti membuang sampah sembarangan, menggunakan area terminal tidak sesuai peruntukannya, serta kurang mematuhi aturan naik turun penumpang.

Menurut pengelola, rendahnya kesadaran ini disebabkan minimnya edukasi serta belum adanya pelibatan masyarakat secara aktif dalam pengelolaan terminal.

Sopir angkutan mengungkapkan bahwa mereka sebenarnya mendukung upaya penertiban dan peningkatan kualitas terminal, namun merasa belum sepenuhnya dilibatkan dalam proses perencanaan maupun pengambilan keputusan. Mereka berharap adanya sosialisasi rutin, kejelasan aturan operasional, serta komunikasi dua arah antara pengelola dan pengemudi agar tercipta rasa memiliki terhadap terminal. Tanpa keterlibatan tersebut, sopir cenderung menjalankan aktivitas berdasarkan kebiasaan lama yang kurang tertib.

Masyarakat pengguna jasa transportasi sebagian besar menyatakan bahwa mereka menginginkan terminal yang lebih bersih, tertib, dan nyaman. Namun, mereka juga mengakui masih kurangnya kesadaran untuk menjaga fasilitas umum, terutama dalam hal kebersihan dan ketertiban antrian. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan kualitas layanan harus diiringi dengan edukasi berkelanjutan kepada pengguna agar tumbuh kesadaran kolektif dalam menjaga fasilitas terminal.

Pedagang sembako dan masyarakat sekitar terminal juga menilai bahwa keberadaan terminal sangat berpengaruh terhadap aktivitas ekonomi mereka. Namun, mereka menilai belum adanya wadah komunikasi yang baik antara pengelola dan pedagang terkait pengaturan lokasi berjualan, kebersihan, serta jam operasional. Mereka berharap dapat dilibatkan dalam proses revitalisasi agar aktivitas ekonomi tetap berjalan tanpa mengganggu fungsi utama terminal.

Peningkatan partisipasi dan kesadaran masyarakat merupakan faktor kunci dalam keberhasilan revitalisasi Terminal Jibama. Revitalisasi tidak akan berjalan optimal tanpa adanya sosialisasi yang berkelanjutan, edukasi kepada seluruh pengguna, serta pelibatan aktif masyarakat, sopir, pedagang, dan pengelola dalam menjaga ketertiban, kebersihan, dan keberlanjutan fungsi terminal. Strategi revitalisasi perlu diarahkan pada pendekatan partisipatif yang mendorong rasa memiliki (*sense of ownership*) masyarakat terhadap terminal sebagai fasilitas publik bersama.

Tingkat partisipasi dan kesadaran masyarakat masih menjadi tantangan utama dalam keberhasilan revitalisasi terminal. Meskipun terminal memiliki peran strategis sebagai simpul transportasi dan pusat aktivitas ekonomi, rendahnya keterlibatan aktif masyarakat menyebabkan upaya revitalisasi belum berjalan secara optimal.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar responden menyadari pentingnya ketertiban, kebersihan, dan kenyamanan terminal, namun belum sepenuhnya terlibat dalam menjaga dan mendukung fungsi tersebut. Hal ini terlihat dari masih ditemukannya perilaku tidak tertib, seperti pembuangan sampah sembarangan, penggunaan area terminal yang tidak sesuai peruntukan, serta kurangnya kepatuhan terhadap aturan operasional. Kondisi ini sejalan dengan pendapat (Cohen & Uphoff, 1980) yang menyatakan bahwa partisipasi masyarakat tidak hanya mencakup keterlibatan fisik, tetapi juga kesadaran, kepedulian, dan rasa tanggung jawab terhadap keberlanjutan suatu program pembangunan.

Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat masih belum dilakukan secara optimal dan berkelanjutan. Sosialisasi cenderung bersifat insidental dan belum menyentuh seluruh kelompok pengguna terminal, seperti sopir, pedagang, dan masyarakat sekitar. Padahal menurut (Ndraha, 2011), keberhasilan pembangunan berbasis masyarakat sangat dipengaruhi

oleh intensitas komunikasi, keterbukaan informasi, serta pelibatan masyarakat dalam proses perencanaan dan pelaksanaan kebijakan.

Partisipasi sopir angkutan juga menjadi faktor penting dalam keberhasilan revitalisasi. Hasil wawancara menunjukkan bahwa para sopir pada dasarnya mendukung penataan terminal, namun merasa kurang dilibatkan dalam pengambilan keputusan. Akibatnya, muncul sikap pasif dan kecenderungan mempertahankan pola lama dalam operasional. Hal ini sejalan dengan teori partisipasi menurut (Pretty, 1995) yang menegaskan bahwa partisipasi akan efektif apabila masyarakat tidak hanya menjadi objek kebijakan, tetapi juga terlibat sebagai subjek yang ikut menentukan arah pembangunan.

Masyarakat pengguna jasa dan pedagang mengharapkan terminal yang lebih tertib, bersih, dan nyaman, tetapi juga membutuhkan kejelasan aturan serta ruang partisipasi yang nyata. Tanpa adanya wadah komunikasi yang jelas antara pengelola dan masyarakat, potensi konflik kepentingan menjadi lebih besar. Menurut (Sumaryadi, 2010), partisipasi masyarakat yang baik akan mendorong rasa memiliki (*sense of ownership*) terhadap fasilitas publik, sehingga masyarakat terdorong untuk ikut menjaga dan memelihara hasil pembangunan.

Peningkatan partisipasi masyarakat menjadi faktor kunci keberhasilan. Revitalisasi tidak cukup dilakukan melalui pembangunan fisik semata, tetapi harus disertai dengan pendekatan sosial melalui edukasi, sosialisasi berkelanjutan, serta pelibatan masyarakat secara aktif dalam menjaga kebersihan, ketertiban, dan keberlanjutan fungsi terminal. Dengan demikian, terminal tidak hanya menjadi fasilitas transportasi, tetapi juga ruang publik yang dikelola bersama secara berkelanjutan.

B. Revitalisasi dan pengembangan Terminal Tipe B Pasar Jibama

berpengaruh signifikan terhadap kualitas layanan transportasi, integrasi antar moda, serta peningkatan aktivitas sosial-ekonomi masyarakat Berdasarkan hasil analisis statistik dari revitalisasi dan pengembangan Terminal Tipe B Pasar Jibama berpengaruh terhadap kualitas layanan transportasi, integrasi antar moda, serta peningkatan aktivitas sosial-ekonomi masyarakat, hasil analisis diperoleh sebagai berikut:

Tabel 3. Hasil uji variable X, terhadap Y1, Y2 dan Y3

Pengaruh Antar Variabel	t_{hitung}	t_{tabel}	Sig.
X□Y1	10,463	1.66940	0,000
X□Y2	36,825	1.66940	0,000
X□Y3	7,419	1.66940	0,000

Sumber : Data primer yang diolah, 2025

Berdasarkan hasil uji parsial (uji t) pada Tabel 3, dapat diketahui bahwa variabel revitalisasi dan pengembangan Terminal Tipe B Pasar Jibama (X) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap seluruh variabel dependen yang diteliti, yaitu kualitas layanan transportasi (Y1), integrasi antar moda (Y2), dan peningkatan aktivitas sosial-ekonomi masyarakat (Y3). Hal ini ditunjukkan oleh nilai *t_{hitung}* pada masing-masing hubungan yang lebih besar dibandingkan dengan *t_{tabel}* sebesar 1,66940, serta nilai signifikansi (*Sig.*) yang seluruhnya berada di bawah 0,05. Secara rinci, pengaruh variabel X terhadap kualitas layanan transportasi (Y1) memiliki nilai *t_{hitung}* sebesar 10,463 dengan signifikansi 0,000, yang menunjukkan bahwa revitalisasi terminal berpengaruh kuat dan signifikan terhadap peningkatan kualitas

layanan transportasi. Selanjutnya, pengaruh variabel X terhadap integrasi antar moda (Y2) menunjukkan nilai thitung paling tinggi, yaitu 36,825, dengan nilai signifikansi 0,000, yang mengindikasikan bahwa revitalisasi terminal sangat berperan dalam meningkatkan keterpaduan antar moda transportasi. Sementara itu, pengaruh variabel X terhadap peningkatan aktivitas sosial-ekonomi masyarakat (Y3) juga menunjukkan hasil signifikan dengan nilai thitung sebesar 7,419 dan signifikansi 0,000. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa secara parsial revitalisasi dan pengembangan Terminal Tipe B Pasar Jibama berpengaruh signifikan terhadap peningkatan kualitas layanan transportasi, integrasi antar moda, serta aktivitas sosial-ekonomi masyarakat, sehingga hipotesis penelitian dinyatakan diterima.

1. Pengaruh Revitalisasi Terminal terhadap Kualitas Layanan Transportasi (Y1)

Hasil pengujian menunjukkan bahwa revitalisasi dan pengembangan Terminal Tipe B Pasar Jibama berpengaruh signifikan terhadap kualitas layanan transportasi, dengan nilai thitung sebesar 10,463 dan signifikansi 0,000. Temuan ini menunjukkan bahwa perbaikan sarana prasarana, penataan sistem operasional, serta peningkatan manajemen terminal berdampak langsung terhadap peningkatan kenyamanan, keteraturan, dan kepastian layanan bagi pengguna jasa transportasi.

Hasil penelitian ini sejalan dengan pendapat (Warpani, 2010) yang menyatakan bahwa kualitas layanan transportasi sangat dipengaruhi oleh kondisi fisik terminal, sistem operasional, serta manajemen pelayanan yang diterapkan. Terminal yang tertata dengan baik akan meningkatkan keandalan layanan, mengurangi waktu tunggu, serta menciptakan rasa aman dan nyaman bagi penumpang. (Tjiptono, 2015) menegaskan bahwa kualitas pelayanan merupakan faktor utama dalam menciptakan kepuasan pengguna jasa, yang tercermin melalui keandalan, daya tanggap, jaminan, dan kenyamanan fasilitas.

Dengan demikian, hasil penelitian ini menguatkan teori bahwa revitalisasi terminal bukan hanya berdampak pada aspek fisik, tetapi juga secara langsung meningkatkan kualitas layanan transportasi yang dirasakan masyarakat.

2. Pengaruh Revitalisasi Terminal terhadap Integrasi Antar Moda (Y2)

Hasil uji statistik menunjukkan bahwa pengaruh revitalisasi terminal terhadap integrasi antar moda merupakan yang paling kuat, dengan nilai thitung sebesar 36,825 dan signifikansi 0,000. Hal ini menunjukkan bahwa revitalisasi Terminal Pasar Jibama sangat berperan dalam meningkatkan keterpaduan antar moda transportasi, baik angkutan pedesaan, antar distrik, maupun kendaraan pengumpan lainnya.

Hasil penelitian ini juga didukung oleh Morlok, (1995) menyatakan bahwa sistem transportasi yang efektif harus mampu mengintegrasikan berbagai moda transportasi agar mobilitas masyarakat dapat berjalan efisien dan berkelanjutan. Terminal berfungsi sebagai simpul utama yang menghubungkan berbagai moda, sehingga penataan terminal yang baik akan mempermudah perpindahan penumpang dan distribusi barang. Kementerian Perhubungan RI, (2015) dalam regulasi penyelenggaraan terminal menyebutkan bahwa terminal tipe B harus mampu mendukung keterpaduan antar moda sebagai bagian dari sistem transportasi wilayah. Hasil penelitian ini membuktikan bahwa revitalisasi Terminal Pasar Jibama telah mengarah pada fungsi tersebut, ditandai dengan meningkatnya kelancaran perpindahan moda dan keteraturan arus kendaraan.

3. Pengaruh Revitalisasi Terminal terhadap Aktivitas Sosial-Ekonomi Masyarakat (Y3)

Hasil pengujian juga menunjukkan bahwa revitalisasi terminal berpengaruh signifikan terhadap peningkatan aktivitas sosial-ekonomi masyarakat, dengan nilai thitung sebesar 7,419 dan signifikansi 0,000. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan terminal yang tertata dan berfungsi optimal mampu mendorong aktivitas ekonomi masyarakat, khususnya pedagang, pelaku usaha kecil, serta masyarakat sekitar terminal.

Temuan ini sejalan dengan teori pembangunan ekonomi wilayah yang dikemukakan oleh Todaro & Smith, (2011), yang menyatakan bahwa infrastruktur transportasi merupakan salah satu faktor utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi lokal karena meningkatkan aksesibilitas, memperlancar distribusi barang, dan membuka peluang usaha baru. Terminal yang berfungsi dengan baik akan menciptakan pusat aktivitas ekonomi, memperluas kesempatan kerja, serta meningkatkan pendapatan masyarakat sekitar.

Penelitian ini juga didukung oleh Sumaryadi, (2010) menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur publik yang melibatkan masyarakat akan memberikan dampak sosial berupa meningkatnya interaksi sosial, rasa memiliki, dan partisipasi masyarakat dalam menjaga keberlanjutan fasilitas publik. Hal ini sejalan dengan temuan lapangan yang menunjukkan bahwa revitalisasi Terminal Pasar Jibama turut meningkatkan aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat setempat.

KESIMPULAN

Strategi revitalisasi Terminal Pasar Jibama perlu dilakukan secara menyeluruh dan terintegrasi, mencakup perbaikan infrastruktur, penguatan manajemen, serta pembenahan sistem operasional. Keterbatasan fasilitas seperti ruang tunggu, peron, parkir, sanitasi, dan akses disabilitas harus diatasi melalui penataan kawasan dan penyediaan sarana sesuai standar Terminal Tipe B, disertai penerapan sistem berbasis data, teknologi informasi, serta jadwal keberangkatan yang teratur. Revitalisasi ini juga perlu didukung peningkatan kapasitas sumber daya manusia, pengelolaan yang profesional, serta partisipasi masyarakat, termasuk penataan pedagang dan dukungan bagi UMKM. Dengan langkah tersebut, terminal diharapkan mampu meningkatkan kualitas layanan, memperkuat integrasi antarmoda, serta mendorong aktivitas sosial ekonomi secara berkelanjutan di Kabupaten Jayawijaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S. A. (2011). Pengantar perencanaan transportasi. *Yogyakarta: PT Graha Ilmu*.
- Aini, N., et al., (2023). The importance of optimizing the Jibama terminal function for the existence of street vendors in Jayawijaya Regency. *Daengku: Journal of Humanities and Social Sciences Innovation*, 3(2), 294–299.
- Cohen, J. M., & Uphoff, N. T. (1980). Participation's place in rural development: Seeking clarity through specificity. *World Development*, 8(3), 213–235.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Farghani, A. N., & Judiantono, T. (2023). Evaluasi efektivitas terminal penumpang Cileunyi. *Jurnal Transportasi Darat*, 15(2), 101–112.

- Fatah, M. N., Mudiyo, R., & Niam, M. F. (2023). Optimalisasi pemanfaatan terminal tipe C di Kabupaten Tegal (Studi kasus: Desa Dukuhsalam, Kecamatan Slawi, Kabupaten Tegal). *Jurnal Logistik & Transportasi*, 9(1), 55–66.
- Hasibuan, M. S. P. (2017). *Manajemen sumber daya manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- I. Farida, R. T. P. Sidik, and A. Zhafrirah, (2022) “Evaluasi Penataan Terminal Angkutan Darat Pameungpeuk Kabupaten Garut,” *Akselerasi: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, vol. 3, no. 2, 2022.
- Indrajit, R. E. (2016). *Manajemen sistem informasi dan teknologi informasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Kamaluddin, R. (2003). *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori dan Kebijakan*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta: Kemenhub RI.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta: Kemenhub RI.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Pedoman teknis penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). *Standar pelayanan minimal terminal penumpang*. Jakarta: Kemenhub RI.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Angkutan Umum.
- Kurnawan, S., Suyono, R. S., & Kadarini, S. N. (2018). Rencana pengembalian fungsi (revitalisasi) Terminal Batu Layang. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 20(3), 233–245.
- Miro, F. (2018). *Sistem transportasi perkotaan*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, E. K. (1995). *Introduction to transportation engineering and planning*. New York: McGraw-Hill.
- Nasution, H. M. N. (2015). *Manajemen transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Ndraha, T. (2011). *Kybernology: Ilmu pemerintahan baru*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015 Tentang Standar Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan Sekretariat Negara. Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.
- Pratama and T. Judiantono, “Optimalisasi Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau,” *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah dan Kota*, vol. 1, no. 2, pp. 115–129, Dec. 2021, doi: 10.29313/jrpwk.v1i2.381.
- Pretty, J. N. (1995). Participatory learning for sustainable agriculture. *World Development*, 23(8), 1247–1263.

- R. A. Datunsolang, J. I. Kindangen, and O. H. Rogi, "Kajian Penempatan Titik-Titik Terminal Tipe A, B, dan C di Kabupaten Bolaang Mongondow Timur," *Jurnal Spasial*, vol. 7, no. 2, 2020.
- Saputra, A. (2008). Dampak sosial ekonomi pengembangan infrastruktur transportasi. *Jurnal Transportasi Darat*, 10(2), 45–56.
- Savitri, A. (2017). Tinjauan perencanaan terminal penumpang angkutan darat pada Terminal Malengkeri. *Jurnal Teknik Sipil & Transportasi*, 5(2), 77–85.
- Siagian, S. P. (2014). Manajemen sumber daya manusia. Jakarta: Bumi Aksara.
- Simbolon, M. M. (2003). Ekonomi Transportasi. Jakarta : Ghalia Indonesia Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif. Alfabeta. Jakarta Sugiyono. 2019. Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif Dan R&D. Alfabeta. Bandung
- Sumaryadi, I. N. (2010). Perencanaan pembangunan daerah berbasis partisipasi masyarakat. Jakarta: Citra Utama.
- Sumaryadi, I. N. (2010). Perencanaan pembangunan daerah berbasis partisipasi masyarakat. Jakarta: Citra Utama.
- Tamin, O. Z. (2016). Perencanaan dan pemodelan transportasi (Edisi ke- 2). Bandung: ITB Press.
- Terry, G. R. (2013). Principles of management. Homewood, IL: Richard D. Irwin.
- Tjiptono, F. (2015). Service management: Mewujudkan layanan prima. Yogyakarta: Andi.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2011). Economic development (11th ed.). Boston: Pearson Education.
- Tumewu, D., Mantiri, M., & Lopian, M. T. (2021). Efektivitas Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Tipe B Amurang Kabupaten Minahasa Selatan. *Governance*, 1(2).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Warpani, S. (2010). Rekayasa lalu lintas dan transportasi. Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, S. (2010). Rekayasa lalu lintas dan transportasi. Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, S. (2010). Rekayasa lalu lintas dan transportasi. Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, S. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Penerbit ITB. Bandung.
- Warpani, S. P. (2002). Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bnadung: Institut Teknologi Bandung.
- Warpani, S. P. (2017). Manajemen lalu lintas dan angkutan jalan. Bandung: ITB Press.