



## IDENTIFIKASI FUNGSI TERMINAL LALADON TERHADAP KEMACETAN DI JALAN LETNAN IBRAHIM ADJIE SEKITAR TERMINAL LALADON - KABUPATEN BOGOR

Oleh:

**G. N. Purnama Jaya, HE.Priyatna Prawiranegara, dan Adisty**  
Prodi Perenc. Wil. Dan Kota, Universitas Pakuan Bogor

**Abstrak** - Tujuan penelitian yaitu untuk menganalisis permasalahan kemacetan lalu lintas di Jalan Letnan Ibrahim Adjie disekitar Terminal Laladon dan menganalisis fungsi Terminal Laladon. Berdasarkan analisis tersebut diperoleh kesimpulan pertama, permasalahan kemacetan di Jalan Letnan Ibrahim Adjie di sebabkan oleh volume dan perilaku angkot yang tidak tertib dalam berlalu lintas. Kedua fungsi terminal laladon jika dilihat dari aspek ketersediaan sarana dan prasarana ternyata belum berfungsi secara maksimal. Beberapa langkah tindakan sebagai saran dalam penelitian ini antara lain dengan cara pengaturan jadwal keberangkatan angkutan kota sehingga tidak terjadi penumpukan angkot di Terminal Laladon, menertibkan lalu lintas di sekitar Terminal Laladon dengan menempatkan petugas lalu lintas, perbaikan sarana dan prasarana di terminal agar penumpang merasa nyaman menunggu angkot di dalam Terminal Laladon.

**Kata Kunci:** transportasi, lalu lintas, kemacetan, Terminal Laladon.

*Abstract* - The objective to analyze the traffic congestion at Letnan Ibrahim Adjie Street which location around Terminal Laladon and to analyze the function of Terminal Laladon. Based on these analysis was founded the conclusion, first is the congestion at Jalan Letnan Ibrahim Adjie are caused by high volume of angkot and the undicipline of angkot's driver. The second is no optimal function of Terminal Laladon in term of the availability of infrastructure component at Laladon terminal. The recommendation are the rescheduling of the angkot at terminal, provide the police or the terminal staf to manage the traffic in front of terminal, and to improve of infrastructure component at inside of Laladon terminal.

**Key words:** transportation, traffic, congestion, Laladon Terminal.

### I PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Kabupaten Bogor merupakan bagian dari Provinsi Jawa Barat, di Kabupaten Bogor tepatnya di Jalan Letnan Ibrahim Adjie adalah salah satu titik kemacetan yang berada disekitar Terminal Laladon yang merupakan wilayah studi dengan lingkup pengamatan meliputi Kecamatan Ciomas (Desa Laladon) dan Kecamatan Dramaga (Desa Ciherang). Pada Kecamatan Ciomas ini terdapat sebuah terminal Tipe C yang bernama Terminal Laladon, di terminal ini terdapat 6 trayek angkutan yaitu 02, 03, 14, 15, 05B dan 05C. Angkutan umum tersebut sering melintas di Jalan Letnan Ibrahim Adjie dan Jalan Jalan K.H. RD. Abdullah Bin Nuh, terkadang angkutan umum ini berperilaku tidak disiplin sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas di sekitar Terminal Laladon yang berbatasan langsung dengan wilayah Kota Bogor.

#### 1.2 Tujuan Studi

Tujuan studi mengidentifikasi permasalahan kemacetan lalu lintas di Simpang Laladon Kota Bogor ini mencangkup hal-hal sebagai berikut:

1. Menganalisis permasalahan kemacetan lalu lintas di Jalan Letnan Ibrahim Adjie di sekitar Terminal Laladon,
2. Menganalisis fungsi Terminal laladon dilihat dari aspek ketersediaan sarana dan prasarannya,
3. Menganalisis fungsi Terminal Laladon dilihat dari aspek persepsi *stakeholder* (pelaku) seperti penumpang, pengemudi angkot dan pengelola terminal atau DLLAJ.

### II KARAKTERISTIK WILAYAH STUDI

#### 2.1. Tinjauan Karakteristik Wilayah Studi

##### 2.1.1 Kondisi Fisik Dasar

Wilayah Kabupaten Bogor terdiri dari 40 kecamatan yang berada pada ketinggian mulai dari 50 meter dari permukaan laut hingga pada ketinggian 1.800 meter dari permukaan laut. Kondisi fisiografi yang berbukit ini sangat mendukung aktivitas masyarakat Kabupaten Bogor yang rata-rata menggantungkan hidupnya pada sektor *primer*.

### 2.1.2 Jumlah Penduduk

Kabupaten Bogor memiliki luas wilayah 298,838,304 Ha terbagi kedalam 40 administrasi kecamatan (411 desa dan 17 kelurahan), dengan jumlah penduduk 4.215.838 jiwa pada tahun 2007 terdiri atas 2.066.029 perempuan dan 2.185.809 laki-laki.

## 2.2. Karakteristik Terminal Laladon

### 2.2.1 Status dan Luas Lahan

Status lahan yang akan digunakan adalah berupa Hak Guna. Setifikat tanah yang dimiliki merupakan hak guna dengan perincian Gambar Situasi No. 24328 Tahun 1996 di Jalan Letnan Ibrahim Adjie seluas 18.392 m<sup>2</sup>

### 2.2.2 Waktu Operasi Terminal

Terminal Laladon merupakan terminal dengan standar type C yang berfungsi melayani kendaraan umum angkutan kota dengan trayek dalam kota, waktu operasional 6<sup>00</sup>-18<sup>00</sup> WIB terkadang sampai jam 21<sup>00</sup> WIB (9 malam) diatas

jam yang telah ditentukan, biasanya para supir angkutan umum sering terlihat bukan di dalam terminal melainkan di sekitar persimpangan Bubulak.

- Dalam satu hari: 12 Jam (pukul 6<sup>00</sup>- 18<sup>00</sup> WIB)
- Dalam satu minggu: 72 Jam

## 2.3 Tinjauan Karakteristik Lalu Lintas

### 2.3.2 Kondisi Pergerakan Lalu Lintas Ruas Jl. Letnan Ibrahim Adjie

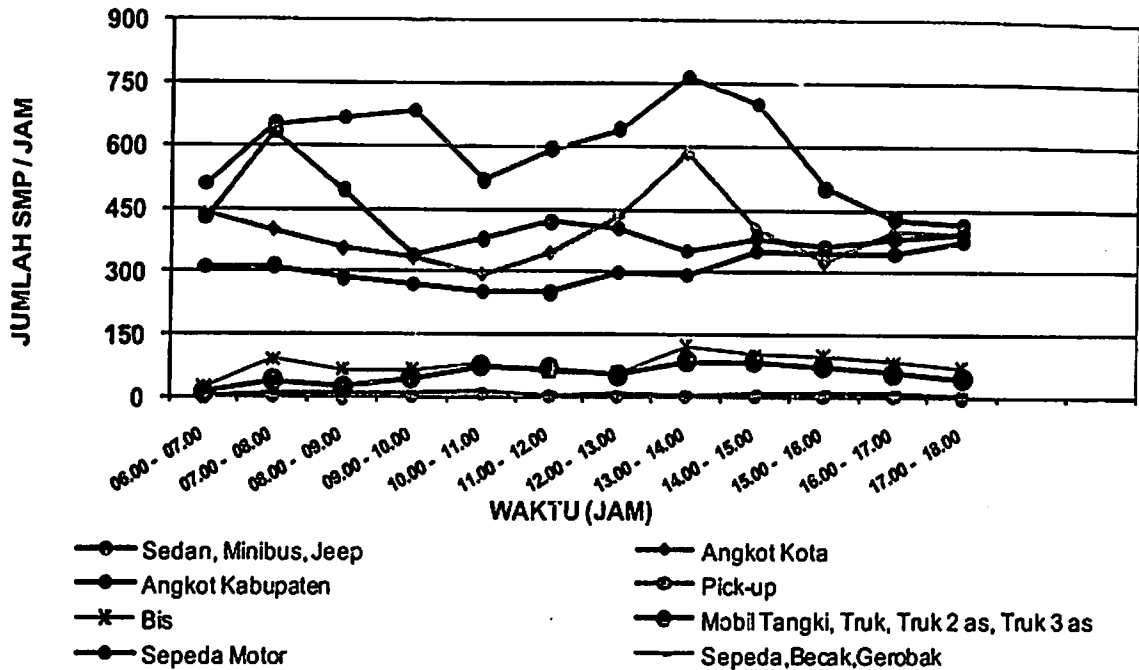
Berdasarkan pengamatan lalu lintas kendaraan untuk Jl. Letnan Ibrahim Adjie diperoleh perhitungan jumlah arus kendaraan dengan pergerakan arus total sebesar 30.620 kendaraan/12 jam dan arus jam puncak sebesar 3.201 kendaraan/jam.

Jumlah arus lalu lintas pada ruas Jl. Letnan Ibrahim Adjie pada hari senin sebesar 36.837/12 jam dan arus jam puncak sebesar 4.011 kendaraan/jam.

Tabel 1 Volume Lintas Pada Ruas Jl. Letnan Ibrahim Adjie Hari Senin, 22 Maret Tahun 2010 (dalam smp)

WAKTU [WIB]	Kendaraan Bermotor						Motor Cycle	UMC	Jumlah
	Light Vehicle (LV)			High Vehicle (HV)			Sepeda		
	Sedan	Angkot		Pick-Up	Bis	Mobil Tangki, Truk, Truk 2 as, Truk 3 as	Motor	Sepeda, Becak, Gerobak	
		Minibus	Angkot Kota						
06.00-07.00	309	439	510	0	22	11	427	5	1723
07.00-08.00	313	401	651	4	90	38	631	8	2136
08.00-09.00	285	356	666	0	65	24	494	10	1900
09.00-10.00	269	334	685	2	64	43	341	9	1747
10.00-11.00	254	296	518	8	78	74	378	14	1620
11.00-12.00	250	347	593	2	60	67	419	7	1745
12.00-13.00	298	436	640	2	58	53	404	9	1900
13.00-14.00	295	483	767	2	121	86	350	5	2109
14.00-15.00	352	407	702	2	102	86	383	11	2045
15.00-16.00	346	326	501	2	101	74	365	11	1726
16.00-17.00	346	398	430	1	85	59	381	11	1711
17.00-18.00	374	395	415	0	71	44	395	7	1701
<b>Jumlah</b>	<b>3691</b>	<b>4718</b>	<b>7078</b>	<b>25</b>	<b>917</b>	<b>659</b>	<b>4968</b>	<b>116</b>	<b>22163</b>

Sumber: Hasil pengolahan data perhitungan lalu lintas tahun 2010.



Gambar 1 Grafik Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jl. Letnan Ibrahim Adjie Hari Senin, 22 Maret Tahun 2010

### 2.3.3 Volume dan Komposisi Lalu Lintas

Untuk komposisi lalu lintas pada Jl. Letnan Ibrahim Adjie ini pada hari Minggu didominasi oleh kendaraan ringan (*light vehicle*) sebanyak 13.972 smp/12 jam, kendaraan berat (*high vehicle*) sebanyak 474 smp/12 jam, sepeda motor (*motor cycle*) sebanyak 3.720 smp/12 jam dan kendaraan tidak bermotor (*un motor cycle*) sebanyak 127 smp/12 jam. Pada hari senin, komposisi lalu lintas didominasi oleh ringan (*light vehicle*) sebanyak 15.512 smp/12 jam, kendaraan berat (*high vehicle*) sebanyak 1.576 smp/12 jam, sepeda motor (*motor cycle*) sebanyak 4.968 smp/12 jam dan kendaraan tidak bermotor (*un motor cycle*) sebanyak 116 smp/12 jam. Volume jam puncak pada hari minggu, 21 Maret 2010 pada Jl. Letnan Ibrahim Adjie ini terjadi pada pukul 10<sup>00</sup>- 11<sup>00</sup> dengan volume jam puncak sebesar 1.876 smp/jam. Lihat Table 1 dan Gambar 1.

## 2.4 Tinjauan Karakteristik Sarana dan Prasarana

### 2.4.1 Jenis Angkutan

Berdasarkan hasil pengamatan, pada ruas Jl. Letnan Ibrahim Adjie ini mayoritas melayani lalu lintas angkutan orang/penumpang dan hanya sebagian kecil dari kendaraan yang melintas di Jl. Letnan Ibrahim Adjie ini yang melayani angkutan barang. Untuk kendaraan yang melayani angkutan penumpang diantaranya adalah jenis angkutan

mikro bus, sedan/jeep, minibus, angkutan kota dan sepeda motor.

### 2.4.2 Tempat Parkir

Tidak kalah pentingnya pada sektor transportasi adalah fasilitas prasarana penunjang lalu lintas jalan serta ketersediaan tempat parkir. Dalam pengamatan selama penelitian diketahui bahwa keberadaan tempat parkir pada pusat kegiatan aktivitas Terminal Laladon di Jl. Letnan Ibrahim Adjie ini menunjukkan peningkatan kebutuhan. Hal ini berarti bahwa sistem parkir perlu mendapat perhatian khusus agar tidak mengganggu kelancaran lalu lintas disepanjang ruas Jl. Letnan Ibrahim Adjie.

Tabel 2 Luas Lahan Parkir Di Terminal Laladon

No	Jenis Penggunaan Lahan	m <sup>2</sup>	Persentase (%)
1	Jalan dan Parkir	12043.87	54.61
2	Parkir pribadi	15.4	0.84
3	Parkir Motor	9.9	0.38

Sumber: Pengelola Terminal Laladon

### 3. ANALISIS FUNGSI TERMINAL LALADON TERHADAP KEMACETAN DI SIMPANG JALAN LETNAN IBRAHIM ADJIE – JALAN RD. K.H. ABDULLAH BIN NUH

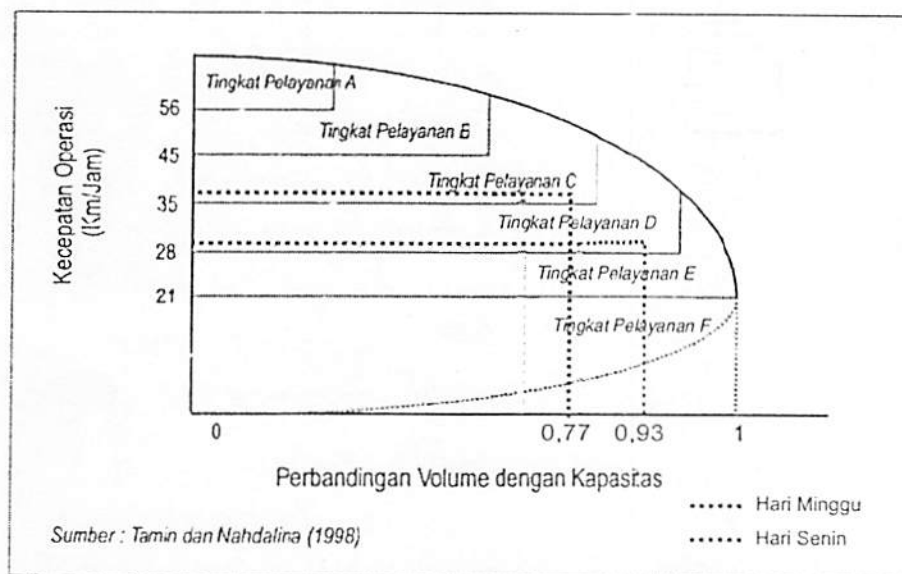
#### 3.1 Analisis Kemacetan di Ruas Jalan Letnan Ibrahim Adjie

##### 3.1.1 Analisis Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan yang ada saat ini mempunyai selang dari A hingga F, dengan tingkat pelayanan A yang mewakili kondisi operasi terbaik dan tingkat pelayanan F yang terburuk. Untuk dapat lebih jelas mengenai analisis tingkat pelayanan jalan pada ruas Jl. Letnan Ibrahim Adjie dapat dilihat pada Tabel 3 dan Gambar 3..

Tabel 3 Tingkat Pelayanan Jalan (Los) Jl. Letnan Ibrahim Adjie Pada Hari Libur Dan Hari Kerja (Minggu, 21 Maret 2010 Dan Senin, 22 Maret 2010)

Hari	Nama Jalan	Kapasitas Dasar (smp/jam)	Volume Lalu Lintas	Kapasitas Jalan (smp/jam)	V/C Ratio	Tingkat pelayanan Jalan
Minggu	Letnan Ibrahim Adjie	2900	1876	2419	0,77	C
Senin	Letnan Ibrahim Adjie	2900	2136	2419	0,88	D



Sumber : Hasil Pengolahan Data Lalu Lintas Tahun 2010.

Gambar 2 Tingkat Pelayanan Jalan (Los) Jl. Letnan Ibrahim Adjie Pada Hari Libur Dan Hari Kerja (Minggu, 21 Maret 2010 Dan Senin, 22 Maret 2010)

##### 3.1.2 Kecepatan Rata-rata

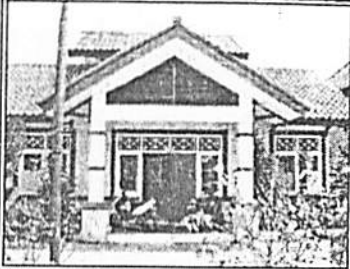


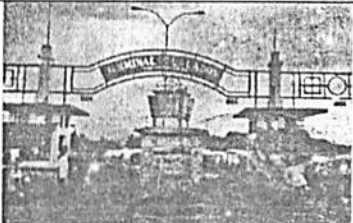
Pada hari Minggu kecepatan rata-rata kendaraan lebih cepat karena pada hari Minggu ini tidak ada aktivitas murid-murid dari sekolah disekitar Jl. Ibrahim Adjie sehingga hambatan samping akibat siswa-siswi yang menyeberang ataupun berjalan dipinggir jalan berkurang. Hal yang sebaliknya terjadi pada hari Senin.


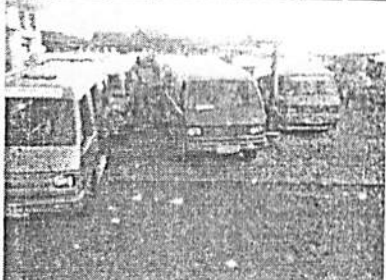
#### 3.2 Analisa Fungsi Terminal

##### 3.2.1 Analisis Kesesuaian Lokasi Terminal

Berdasarkan analisis kesesuaian lokasi terminal Laladon, dapat diketahui bahwa Terminal Laladon dapat dikatakan sudah sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31/1995 tentang terminal antara lain terletak pada ruas jalan utama yang menghubungkan antara wilayah perkotaan dan pedesaan, dengan trayek yang dilayannya:

Tabel 4 Sarana Dan Prasarana Di Terminal Laladon

No	Fasilitas	Layak	Tidak Layak	Keterangan
1	Bangunan Kantor	✓		
2	Ruang Tunggu	✓		
3	Kios		✓	
5	Mushola	✓		Tersedia didalam kantor pengelola
6	Tempat sampah	✓		Tersedia di belakang areal terminal
7	Pos Jaga	✓		

No	Fasilitas	Layak	Tidak Layak	Keterangan
8	Toilet Umum		✓	
9	Sarana Parkir	✓		

Sumber: hasil survey tahun 2010.

Angkutan Perdesaan yaitu trayek Angkutan 05 yang melayani Laladon-wilayah barat (L.Liang, Dramaga, Ciampea dsk). Sedangkan pelayanan angkutan Perkotaannya (perpindahan moda angkutan Perdesaan ke Perkotaan) melayani trayek angkutan nomor 02, 03, 14 dan 15 yang semuanya trayek Laladon arah ke Kota Bogor.

### 3.2.2 Analisa Ketersediaan Sarana dan Prasarana

Ditinjau dari ketersediaan sarana dan prasarana Terminal Laladon, terminal ini memiliki sarana dan prasarana yang sudah memadai antara lain dapat dilihat pada Tabel 4.

Kendaraan umum yang tidak mendapatkan tempat parkir di *area* parkir Terminal Laladon ini sering memarkirkan kendaraannya di bahu jalan secara paralel dan hal ini sangat mengganggu kendaraan umum apabila kendaraan umum tersebut akan menurunkan atau menaikkan penumpang.

### 3.2.3 Analisis Sirkulasi Lalu lintas

Berdasarkan kriteria yang harus dimiliki dalam perencanaan terminal yaitu dalam hal sirkulasi lalu lintas seharusnya jalan masuk dan jalan keluar kendaraan harus lancar dan dapat bergerak dengan mudah. Namun pada kenyataannya di Terminal Laladon ini sirkulasi kendaraan keluar masuk terminal tidak berjalan dengan lancar, contohnya seperti banyak kendaraan

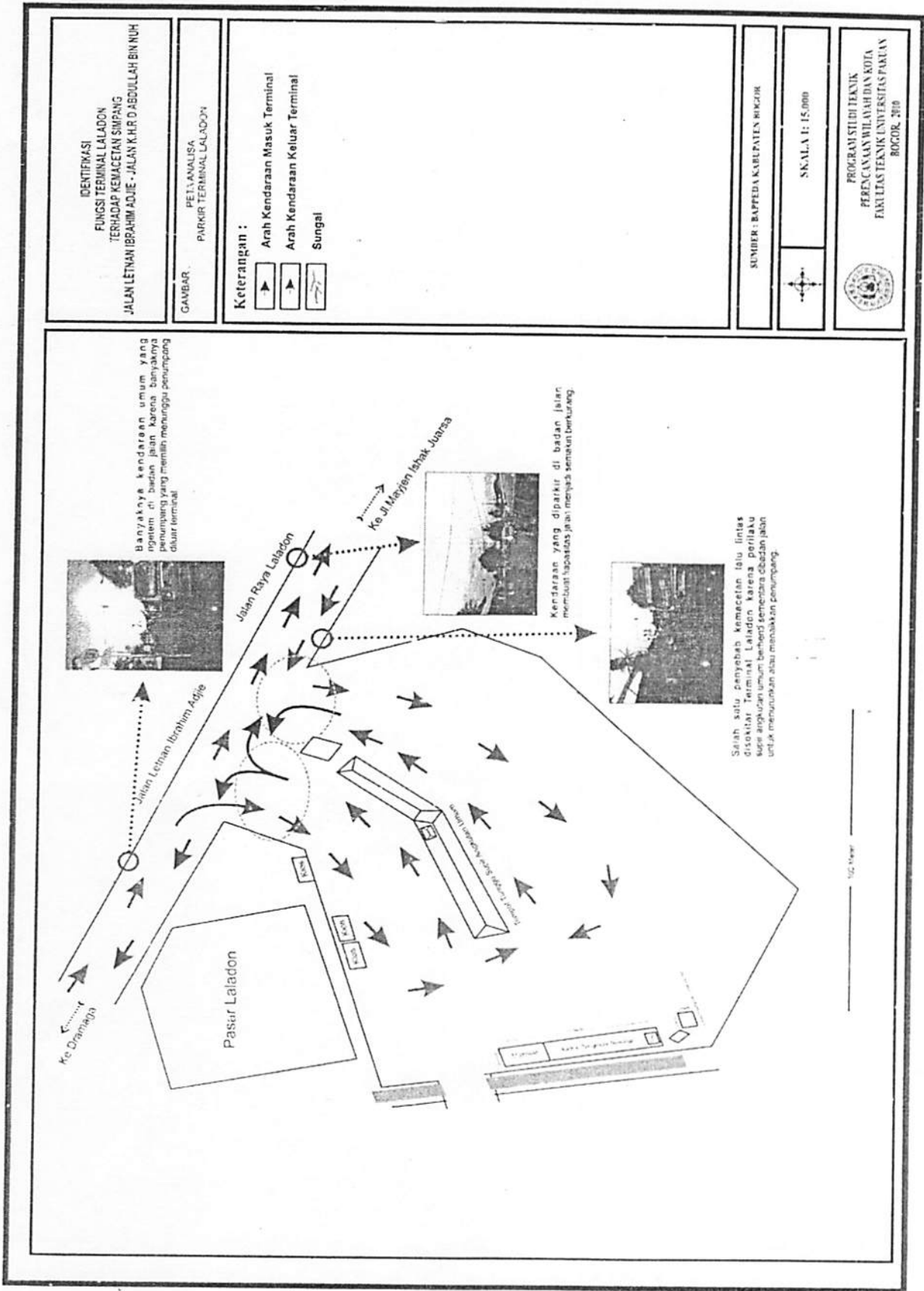
yang keluar terminal melalui pintu masuk terminal dan atau sebaliknya banyak kendaraan yang masuk terminal melalui pintu keluar terminal. Kemudian kendaraan dalam terminal harus bergerak tanpa halangan.

### 3.2.4 Keterkaitan Terminal Laladon Dengan Terminal Bubulak

Berdasarkan pengamatan dilapangan adapun hubungannya antara Terminal Laladon dengan Terminal Bubulak saat ini, memiliki keterkaitan hubungan yang erat/kuat, dimana peranan terminal Laladon dapat dikatakan sebagai fungsi angkutan pedesaan tempat dimana pengguna terminal dari wilayah belakang (Bogor barat) beralih moda ke angkutan perkotaan yang dilayani oleh terminal Bubulak (melayani angkutan perkotaan).

### 3.2.5 Analisa Volume Keluar Masuk Terminal

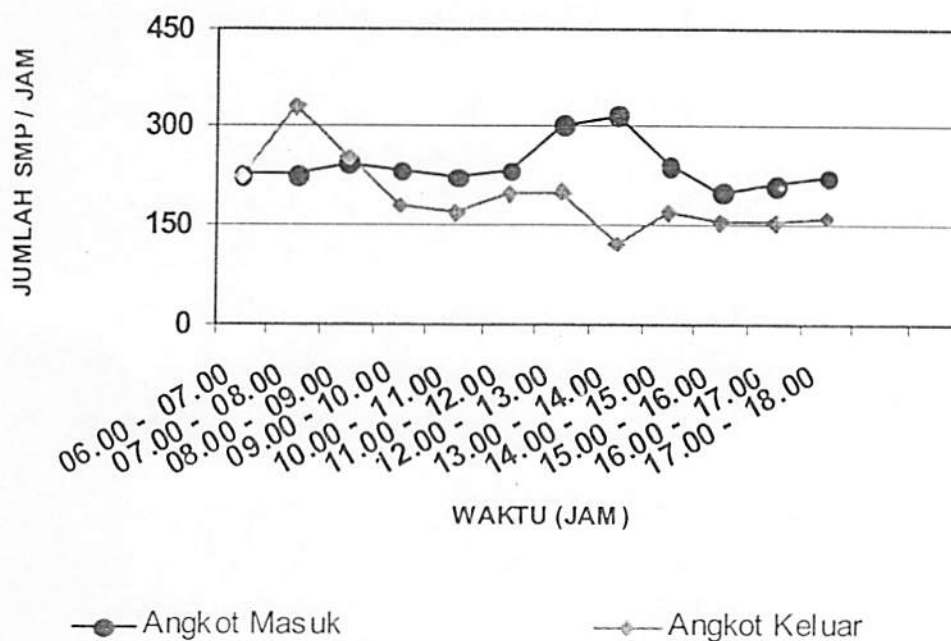
Dari data yang di peroleh jam puncak Terminal Laladon terjadi pada pukul 17<sup>00</sup> WIB sampai dengan pukul 18<sup>00</sup> WIB untuk hari Minggu tanggal 21 maret 2010 dengan volume kendaraan umum 371 kendaraan/jam. Sedangkan untuk hari Senin tanggal 22 Maret 2010 terjadi pada pukul 07<sup>00</sup> WIB sampai dengan pukul 08<sup>00</sup> WIB dengan 603 kendaraan/jam, dapat dilihat pada Tabel 5 dan Gambar 4.



Tabel 5 Volume Keluar Masuk Kendaraan Di Terminal Laladon Hari Senin, 22 Maret Tahun 2010

Waktu (WIB)	Kendaraan Bermotor		Jumlah
	Light Vehicle (LV)		
	Angkot Masuk	Angkot Keluar	
06.00-07.00	226	223	449
07.00-08.00	227	230	457
08.00-09.00	245	251	496
09.00-10.00	234	180	414
10.00-11.00	225	170	395
11.00-12.00	233	196	429
12.00-13.00	305	203	508
13.00-14.00	318	119	437
14.00-15.00	241	169	410
15.00-16.00	203	153	356
16.00-17.00	214	152	366
17.00-18.00	224	160	384
<b>Jumlah</b>	<b>2895</b>	<b>2206</b>	<b>5101</b>

Sumber : Hasil pengolahan data perhitungan lalu lintas tahun 2010



Gambar 4 Grafik Volume Keluar Masuk Kendaraan Di Terminal Laladon Hari Senin, 22 Maret Tahun 2010

### 3.3 Analisis Fungsi Terminal Dilihat Dari Aspek Persepsi Pengguna Terminal

#### A. Angkutan Umum

Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan melalui survei wawancara kepada para pengemudi

angkutan umum, penumpang dan para petugas Pengelola Terminal Laladon, kemacetan lalu lintas yang terjadi disekitar terminal Laladon ini terjadi akibat perilaku dari supir angkutan umum yang sering tidak berlaku tertib lalu lintas. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 6.



Tabel 6 Tabulasi Hasil Questioner Terhadap Supir Angkutan Umum

No. Soal	Pernyataan Supir Angkutan Umum		Jumlah Responden Setiap Trayek (Supir)						Total Jawaban
			02	03	05B	05C	14	15	
1.	Menurut supir angkutan umum, Terminal Laladon belum berfungsi dengan baik.	a. Jumlah Sampel	25	17	14	26	9	9	100
		b. Jawaban	20	18	13	23	8	7	95
		c. Persentase (%)	20%	18%	13%	23%	8%	7%	95%
2.	Supir angkot mengetem di Terminal Laladon selama 15 - 30 menit	a. Jumlah Sampel	25	17	14	26	9	9	100
		b. Jawaban	11	18	11	21	5	6	72
		c. Persentase (%)	11%	18%	11%	21%	5%	6%	72%
3.	Supir angkot biasanya mendapatkan penumpang di luar Terminal Laladon	a. Jumlah Sampel	25	17	14	26	9	9	100
		b. Jawaban	20	19	13	20	6	5	85
		c. Persentase (%)	20%	19%	13%	20%	6%	5%	85%
4.	Perbandingan jumlah penumpang yang didapatkan di dalam terminal dan di luar terminal adalah 1 orang di dalam terminal dan 3 orang di luar terminal.	a. Jumlah Sampel	25	17	14	26	9	9	100
		b. Jawaban	18	19	8	20	2	3	70
		c. Persentase (%)	18%	19%	8%	20%	2%	3%	70%
5.	Sebaiknya agar Terminal Laladon dapat berfungsi dengan baik adalah dengan dijaga oleh petugas.	a. Jumlah Sampel	25	17	14	26	9	9	100
		b. Jawaban	16	14	8	17	5	4	64
		c. Persentase (%)	16%	14%	8%	17%	5%	4%	64%

Sumber : Hasil Survei Lapangan Tahun 2010

Tabel 7 Tabulasi Jawaban Tertinggi Hasil Questioner Terhadap Penumpang Angkutan Umum

No. Soal	Pernyataan Penumpang Angkutan Umum		Jumlah Responden	Total Jawaban
1.	Penumpang menyukai berhenti di Terminal Laladon	a. Jumlah Sampel	100	100
		b. Jawaban	62	62
		c. Persentase (%)	62%	62%
2.	Tujuan penumpang berhenti di Terminal Laladon adalah untuk berganti trayek angkutan umum.	a. Jumlah Sampel	100	100
		b. Jawaban	82	82
		c. Persentase (%)	82%	82%
3.	Menurut penumpang, pelayanan di Terminal Laladon sudah baik.	a. Jumlah Sampel	100	100
		b. Jawaban	45	45
		c. Persentase (%)	45%	45%

Sumber: Hasil Survei Lapangan Tahun 2010.

## B. Penumpang

Selain kepada para supir angkutan umum dilakukan juga survei berupa wawancara kepada para penggunaan angkutan umum atau penumpang. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 7.

Berdasarkan data yang diperoleh dari wawancara terhadap para penumpang, mereka menyatakan para penumpang suka berhenti di Terminal Laladon dengan tujuan mereka yang bervariasi, antara lain tujuan mereka berhenti di Terminal Laladon adalah untuk berganti trayek angkutan umum. Menurut para penumpang angkutan umum yang sering berhenti di Terminal Laladon tingkat pelayanan Terminal Laladon bisa dibilang belum baik, karena angkutan umum lebih sering mencari penumpang di persimpangan Jalan RD.K.H. Abdullah Bin Nuh dari pada di Terminal Laladon.

## 4. KESIMPULAN DAN SARAN

### 4.1 Kesimpulan

#### A. Permasalahan Kemacetan Lalu lintas di Jl. Letnan Ibrahim Adjie

- a. Tingkat pelayanan jalan (*level of service*) di Jl. Letnan Ibrahim Adjie menunjukkan tingkat pelayanan jalan yang rendah yaitu tipologi C pada hari Minggu (hari libur) dengan V/C sebesar 0,77 dan tipologi D pada hari Senin (hari kerja) dengan V/C sebesar 0,88 sehingga tipologi ini menyatakan bahwa arus mendekati keadaan tidak stabil dan kecepatan rendah.
- b. Kecepatan rata-rata di Jl. Letnan Ibrahim Adjie pada hari kerja sebesar 29 km/jam sedangkan pada hari libur sebesar 36 km/jam. Rendahnya kecepatan perjalanan di Jl. Letnan Ibrahim Adjie ini dipengaruhi oleh penggunaan lahan yang didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa.
- c. Volume kendaraan didominasi oleh kendaraan ringan baik pada hari libur maupun pada hari kerja.

B. Fungsi Terminal Laladon berdasarkan ketersediaan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Terminal Laladon sudah sesuai dengan standar yang harus dimiliki oleh sebuah terminal, namun karena sarana untuk penumpang kurang terawat sehingga hal ini tidak membuat nyaman calon penumpang sehingga penumpang tidak merasa nyaman berada di Terminal Laladon.

C. Hasil Persepsi Pengemudi Angkutan Umum, Penumpang, dan Petugas DLLAJ mengenai kemacetan lalu lintas di Jl. Letnan Ibrahim Adjie, kemacetan lalu lintas yang terjadi disekitar Terminal Laladon disebabkan oleh:

- a. Menurut Supir: Terminal Laladon belum berfungsi dengan baik, supir mendapatkan

penumpang sebanyak 3 orang di luar terminal dan 1 orang di dalam terminal. Hal ini perlu dijaga oleh petugas,

- b. Menurut Petugas DLLAJ: para penumpang angkutan umum sebagian besar adalah warga Laladon. Jika kebijakan pengalihan angkutan umum dengan trayek 02 dan 03 ditiadakan maka akan menimbulkan perselisihan antara masyarakat Laladon dengan pengelola Terminal Laladon, karena masyarakat enggan jika harus memutar ke Terminal Bubulak.

### 4.2 Saran

#### A. Aspek Transportasi

- a) Tindakan tegas aparat terhadap penertiban angkutan umum agar menaikkan dan menurunkan penumpang di lokasi Terminal Laladon.
- b) Pelebaran jalan.
- c) Penertiban bagi angkutan umum yang menyetem pada ruas Jalan Letnan Ibrahim Adjie.
- d) pengaturan jadwal keberangkatan angkutan kota sehingga tidak terjadi penumpukan angkot di Terminal Laladon.

#### B. Aspek Tata Ruang

- a) Dari segi Tata Ruang di perlukan perbaikan prasarana terminal untuk kenyamanan para penumpang di Terminal Laladon seperti toilet umum, persampahan dan mushola.
- b) Pengelolaan dan perawatan prasarana terminal harus dilakukan secara rutin oleh petugas terminal sehingga prasarana tersebut dapat tetap berfungsi dengan baik.
- c) Perbaikan sarana dan prasarana di terminal agar penumpang merasa nyaman menunggu angkot di dalam Terminal Laladon.

## DAFTAR PUSTAKA

1. Ammari. 2003. *Permasalahan Transportasi Perkotaan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
2. [Bappeda] Badan Perencanaan Daerah Kabupaten Bogor. Perda No. 19 Tahun 2008 tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bogor Tahun 2005-2025*, Kabupaten Bogor.
3. [DLLAJ] Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Kabupaten Bogor. 2009. *Trayek Angkutan Kabupaten Bogor tahun 2009*.
4. [Dep. PU] Departemen Pekerjaan Umum. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga.
5. Keputusan Menteri Perhubungan No.31/1995 tentang Fungsi Terminal Angkutan Jalan, Jakarta.

6. Keputusan Menteri Perhubungan No.31/1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, Jakarta.
7. Keputusan Bupati Kabupaten Bogor No.550.22/311/Kpts/Huk/2004, *Penetapan Terminal Tipe C Laladon*, Kabupaten Bogor.
8. Khisty dan Lall. 2003<sup>a</sup>. *Perencanaan Penggunaan Lahan*. Yogyakarta : Beta Offset.
9. Khisty, J C. dan B. Kent Lall. 2003<sup>b</sup>. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
10. Munawar, Ahmad. 2005. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta: Beta Offset
11. Morlok, E. K. 1978. *Introduction to Transport Engineering and Planning* didalam Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi: Johan K. Hainim (Penerjemah) cetakan tahun 1978. Jakarta: Erlangga.
12. I.VMerliana. 2006. *Identifikasi Permasalahan Transportasi di Pusat Kota Pandeglang* [Tugas Akhir]. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Bogor Universitas Pakuan, Bogor.
13. Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Jakarta.
14. Surat Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Bogor No. 44 Tahun 2002 tentang Persetujuan Pembangunan Pusat Pembelajaran Laladon, Kabupaten Bogor.
15. Undang-Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.
16. Warpani, S. 2002. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB Press.

## RIWAYAT PENULIS

1. Ir. G N Purnama Jaya, M.T, lahir di Denpasar, 28 Nopember 1958. Menamatkan S1 Teknik Planologi Institute Teknologi Bandung pada tahun 1984, S2 Teknik Sipil Transportasi di Universitas Indonesia pada tahun 2003. Sebagai dosen dpk. di Universitas Pakuan Beberapa judul penelitian adalah: Analisis Transportasi Jalan Pajajaran di Kota Bogor, Analisis Permasalahan Transportasi di Pusat Kota Pandeglang, Analisis Masalah Kemacetan Sekitar Pasar Tegal Gubug pantura di Ruas Jalan Indramayu – Cirebon, Analisis Permasalahan Terminal Penumpang Tipe A Sudirman Kota Sukabumi, Identifikasi Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Sekitar Pasar Cicurug Kabupaten Sukabumi, Identifikasi Faktor-faktor Penyebab Kemacetan di Jalan Raya Leuwiliang Kabupaten Bogor, Analisis Fungsi Jalan Pajajaran Sebagai Jalan Arteri Sekunder di Kota Bogor. Alamat kartor Jl. Pakuan PO Box. 452 Ciheuleut Bogor, telepon (0521) 8311007. E-mail: [gdengurah@yahoo.co.uk](mailto:gdengurah@yahoo.co.uk), [purnamairep@gmail.com](mailto:purnamairep@gmail.com)
2. HE. PRIYATNA PRAWIRANEGARA, Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik-Universitas Pakuan Bogor.
3. Adisty, mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik-Universitas Pakuan Bogor.