

**IDENTIFIKASI PERSOALAN LANSKAP PERKOTAAN, KAWASAN
TERMINAL LALADON, KABUPATEN BOGOR**

Oleh:

REZKY KHRISRACHMANSYAH



**DEPARTEMEN ARSITEKTUR LANSKAP
FAKULTAS PERTANIAN
INSTITUT PERTANIAN BOGOR
2026**

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
SURAT KETERANGAN	ii
DAFTAR ISI	iii
ABSTRAK	1
1. PENDAHULUAN	1
2. METODE	3
3. HASIL DAN PEMBAHASAN	4
3.1. Data Inventarisasi dan Hasil	4
3.2. Analisis dan Pembahasan	7
4. KESIMPULAN	14
DAFTAR PUSTAKA	14

IDENTIFIKASI PERSOALAN LANSKAP PERKOTAAN, KAWASAN TERMINAL LALADON, KABUPATEN BOGOR

Rezky Khrisrachmansyah

Lecturer of Landscape Architecture Department, Faculty of Agriculture, Bogor Agricultural University, Indonesia

E-mail of contact person : rezky_kh@apps.ipb.ac.id

Abstrak

Suatu permasalahan lanskap kota dapat terjadi di sekitar kita, tidak terlepas di lingkungan lanskap perkotaan. Sebagai perencana dan perancang lanskap, kita dituntut untuk mengerti, memahami, mengidentifikasi, memformulasikan, serta memberikan pemecahan atau usulan terhadap permasalahan yang muncul. Tidak jarang perencana atau perancang yang mengidentifikasi dan menstrukturkan persoalan dengan salah atau yang biasa disebut kesalahan tipe III (error type III), akan memberikan dampak yang tidak baik bagi kawasan. Dengan mengerti, memahami, dan mengidentifikasi secara tepat persoalan tersebut, diharapkan dapat mengetahui permasalahan utama sehingga dapat memberikan solusi perancangan dengan efektif dan efisien. Kawasan Terminal Laladon terletak di Kabupaten Bogor. Terminal Laladon saat ini masih beroperasi namun sering mengalami kemacetan di jalan masuk terminal. Selain itu, kawasan terminal juga difungsikan sebagai pertokoan yang saat ini sudah tidak berfungsi optimal. Kondisi pertokoan saat ini sudah tidak optimum dan banyak toko yang sudah tutup. Studi ini bertujuan untuk mengidentifikasi persoalan lanskap perkotaan yang terjadi di Kawasan Terminal Laladon dengan menggunakan metode "visual observation" kemudian dilakukan tiga pendekatan klasifikasi analisis yaitu (1) Klasifikasi persoalan berdasarkan desain dan non desain; (2) Klasifikasi persoalan berdasarkan analisis ends-means; dan (3) Klasifikasi persoalan berdasarkan well structured problem, moderately structured, dan ill structured problem (policy).

Keywords: Lanskap kota, Terminal Laladon, visual observation

Abstract

Urban landscape issues frequently arise within urban environments and local neighborhoods. To address these effectively, landscape planners and designers must accurately identify, formulate, and resolve these challenges. Incorrectly identifying or structuring a problem leads to a Type III error, which can result in detrimental environmental impacts. Conversely, precise problem identification ensures that the root causes are addressed with effective and efficient solutions. This study focuses on the Laladon Terminal in Bogor Regency, which currently faces severe traffic congestion at its entrance. Additionally, the terminal integrates the Laladon Shops, which currently underperforms, leaving numerous shops vacant. This study aims to identify and structure the urban landscape problems within the Laladon Terminal area. The methodology utilizes visual observation categorized through three analytical approaches: (1) design versus non-design problem classification; (2) ends-means analysis; and (3) well-structured, moderately-structured, and ill-structured problem (policy) classification.

Keywords: Urban landscape, Laladon Terminal, visual observation, problem structuring

1. Pendahuluan

Terminal adalah titik perpindahan penumpang dari moda satu ke moda lain (antarmoda), dan juga merupakan titik tujuan atau titik akhir penumpang setelah turun melanjutkan berjalan kaki ke tempat kerja, rumah atau pasar. Terminal merupakan pusat kegiatan angkutan umum kota (angkot), dan sarana pendukung mobilitas masyarakat (Batubara, 2025). Terminal juga merupakan pusat aktivitas dan konsentrasi bagi manusia, barang dan jasa. Kegiatan di kawasan terminal yang terkonsentrasi, memicu aktivitas, seperti perdagangan. Dengan semakin tingginya massa dan aktivitas yang terjadi di kawasan terminal, tidak dapat dipungkiri diperlukan suatu sarana dan prasarana yang dapat mendukung kenyamanan dan keselamatan bagi para penggunanya.

Dewasa ini, banyak terjadi permasalahan di kawasan terminal, karena terminal merupakan bagian dari perkotaan dan menjadi aspek rancang kota yang berkembang dan dipraktekkan hingga dewasa ini dan seterusnya (Shirvani, 1985). Pedagang kaki lima banyak bermunculan di kawasan terminal, fasilitas umum kurang memadai, ditambah dengan perilaku pengguna yang tidak tertib, serta kondisi lanskap yang kurang diperhatikan di kawasan terminal. Terminal identik dengan area yang panas, gersang, berpolusi, serta macet. Semua hal tersebut mengakibatkan dampak yang tidak baik bagi kesehatan fisik dan psikis (Batara, 2018; Arif et al, 2016).

Perencana ataupun perancang lingkungan binaan dituntut untuk mengkaji dan menganalisis permasalahan lingkungan secara tepat dan meminimumkan kesalahan tidak terkecuali arsitek lanskap. Perencana dan perancang lanskap kota perlu memahami apakah permasalahan kota dapat dipecahkan atau tidak dapat dipecahkan melalui perancangan (Zulkaidi, 2003). Hasil analisis yang tidak tepat akan berakibat terhadap kegagalan hasil perencanaan dan desain yang tentunya berdampak buruk bagi lingkungan dan masyarakat. Fenomena ini umum disebut sebagai kesalahan tipe tiga (*error type III*). Menurut Mitroff dan Featheringham (1974), kesalahan tipe tiga didefinisikan sebagai tindakan memilih struktur masalah yang salah ketika seharusnya memilih struktur masalah yang tepat, yang sering kali dipicu oleh bias atau keterbatasan pengamatan analisis di lapangan. Adapun menurut Dunn (2012), kesalahan tipe tiga terjadi ketika seorang perencana atau analis memberikan solusi yang sangat tepat dan terstruktur, namun untuk masalah yang salah akibat kegagalan dalam mengidentifikasi akar permasalahan yang sebenarnya.

Oleh karena itu diperlukan metode yang tepat dalam mengklasifikasikan persoalan yang terlihat kompleks menjadi lebih sederhana. Terminal Laladon dipilih sebagai lokasi studi karena Terminal Laladon memiliki persoalan lanskap kota, khususnya kawasan terminal. Persoalan terlihat jelas terutama pada saat jam sibuk atau *rush hour*, dimana sering terjadi kemacetan di sekitar terminal khususnya jalan masuk terminal. Hal tersebut menjadi krusial karena jalan masuk Terminal Laladon merupakan jalan penghubung antar kota. Persoalan lain muncul, bahwa kawasan terminal memiliki fungsi lain sebagai pasar atau pertokoan, yang kondisinya saat ini sudah tidak optimum dan sebagian besar toko yang ada di Pasar Laladon tutup. Secara kualitas lingkungan kawasan terminal minim ruang hijau, sedikit pepohonan, dan tidak ada tanaman yang berfungsi estetik di sekitar kawasan. Adapun tujuan dari studi ini adalah melihat dan memahami fenomena dan isu permasalahan lanskap perkotaan dan menstrukturkannya sehingga dapat menjadi pertimbangan kebijakan bagi pemangku kebijakan dan pihak terkait seperti peneliti dan praktisi di bidang arsitektur lanskap.

Hal inilah yang akan diangkat dengan mencari penyebab persoalan-persoalan yang terjadi di kawasan Terminal Laladon, kemudian diklasifikasikan persoalan-persoalan yang ada berdasarkan persoalan desain dan non-desain lalu; berdasarkan analisis *ends-means*; dan berdasarkan *well structured problem*, *moderately structured*, dan *ill structured problem (policy)* dengan tujuan mensederhanakan persoalan-persoalan yang muncul dan mencari permasalahan utama yang ada di kawasan studi sehingga permasalahan-permasalahan yang terjadi tersebut dapat terurai dan dapat dipahami untuk menjadi pertimbangan pemangku kebijakan.

2. Metode

Studi ini dilakukan di Kawasan Terminal Laladon, Kecamatan Ciomas, Kabupaten Bogor dengan luas $\pm 1,8$ Ha. Beberapa fungsi yang terdapat di kawasan Terminal Laladon adalah area pertokoan, dan area terminal. Terminal Laladon berada pada jalan kolektor penghubung antara kota Bogor dengan Kabupaten Bogor yaitu ke arah Leuwiliang dan Jasinga.

Metode yang dilakukan dalam studi ini adalah "*visual observation*", yaitu pengamatan yang dilakukan secara langsung untuk melihat persoalan-persoalan yang muncul di kawasan terminal. Pengamatan dilakukan pada saat jam sibuk yaitu pukul 08:00 – 09:00 dan 16:00 – 18:00. Fenomena yang terjadi di kawasan terminal pada saat jam tersebut dicatat kemudian dikumpulkan, dianalisis dan diklasifikasikan berdasarkan tiga klasifikasi persoalan yaitu: (1) klasifikasi persoalan berdasarkan desain dan non desain; (2) klasifikasi persoalan berdasarkan analisis *ends-means*; dan (3) klasifikasi persoalan berdasarkan *well structured problem*, *moderately structured*, dan *ill structured problem (policy)*. Hasil klasifikasi kemudian distrukturkan dengan matriks sehingga dapat dipahami dan ditelaah lebih terstruktur.

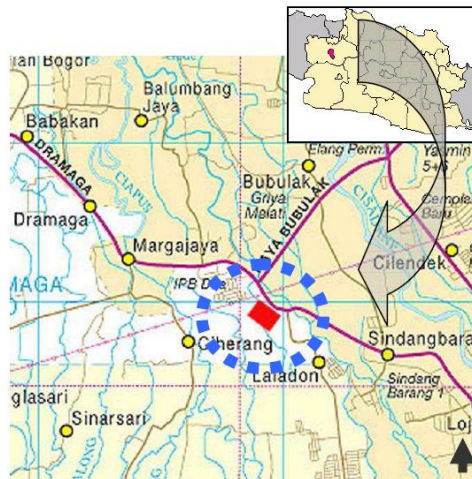
Adapun tahapan studi dalam studi ini terbagi menjadi empat tahapan yaitu persiapan, pengumpulan data, analisis dan klasifikasi persoalan, kemudian dilakukan strukturisasi persoalan dengan "Interaksi Matriks" dan "Interaksi Net" yang bertujuan melihat keterhubungan persoalan sehingga didapatkan persoalan utama pada kawasan. Secara lebih terinci adalah sebagai berikut:

- **Persiapan**
Kegiatan persiapan meliputi studi awal dari literatur dan data yang ada, pencarian isu permasalahan, hingga penyusunan tahapan studi hingga output yang dihasilkan.
- **Pengumpulan Data**
Kegiatan ini merupakan pengumpulan berbagai informasi yang menjadi data dengan metode visual observation meliputi pengamatan langsung di lapangan, pencatatan, dan deliniasi spasial dari data yang ditemukan di lapangan. Tidak hanya data secara pengamatan langsung data yang lain juga didapatkan dari data sekunder seperti produk-produk peraturan dan kebijakan pemerintah, dan data dari hasil wawancara dengan pengguna atau user setempat.
- **Analisis**
Setelah dilakukan pengumpulan data, dilakukan analisis secara analitik deskriptif, data yang dianalisis meliputi lokasi dan kapasitas terminal, perilaku, aktivitas perdagangan, kondisi prasarana pedestrian, dan lanskap sekitar. Setelah dilakukan analisis, data analisis tersebut diklasifikasikan berdasarkan tiga klasifikasi persoalan yaitu klasifikasi persoalan berdasarkan desain dan non desain; klasifikasi persoalan berdasarkan analisis *ends-means*; dan klasifikasi persoalan berdasarkan *well structured problem*, *moderately structured*, dan *ill structured problem (policy)*.
- **Strukturisasi Persoalan**
Strukturisasi persoalan-persoalan di kawasan studi dilakukan dengan menggunakan Interaksi Matriks dan Interaksi Net. Interaksi Matriks adalah suatu metode yang digunakan untuk mencari hubungan antar elemen. Sedangkan metode Interaksi Net digunakan untuk menstrukturkan permasalahan yang ada sehingga diperoleh persoalan utama penyebab kemacetan di kawasan studi.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Data inventarisasi dan Hasil

Terminal Laladon merupakan terminal milik Pemerintah Kabupaten Bogor. Terletak di Desa Laladon, Kecamatan Ciomas, Kabupaten Bogor (Gambar 1). Terminal ini menjadi penghubung lalu-lintas kendaraan atau angkutan umum antar Kota dan Kabupaten Bogor (angkot). Terminal Laladon didirikan oleh Pemerintah Kabupaten Bogor pada tahun 2004. Terdapat beberapa fungsi yang ada di kawasan Terminal Laladon selain terminal transportasi, yaitu fungsi perdagangan seperti pasar (pada mulanya) dan pertokoan.



Gambar 1. Peta Lokasi Terminal Laladon
Sumber : Peta Jabodetabek

Untuk lebih jelasnya, studi pada kawasan terminal akan dibagi ke dalam dua kelompok karakteristik yaitu aktivitas dan prasarana.


3.1.1. Aktivitas


Kegiatan perdagangan dan transportasi merupakan kegiatan yang paling dominan. Berdasarkan hasil observasi, aktivitas yang berlangsung di Kawasan Terminal Laladon adalah sebagai berikut:

a. Perdagangan

Aktivitas perdagangan didominasi oleh pedagang pasar. Tetapi, dari hasil pengamatan, hanya beberapa toko saja yang berjualan di pasar, sedangkan sebagian besar lainnya tutup. Hal ini menjadikan fungsi pasar sudah tidak beroperasi maksimal. Aktifitas lain perdagangan yang terdapat disekitar terminal adalah PKL. Pedagang informal yang terdapat disekitar kawasan, tidak tertata dan sebagian bersifat permanen dengan mendirikan lapak atau bangunan yang berada di bahu jalan. Hal ini tentu saja mengurangi kualitas fisik lingkungan dan dapat mengakibatkan kemacetan. Adapun tipe, lokasi, dan jensi perdagangan di Terminal Laladon dapat dilihat Tabel 1.

Tabel 1. Tipe, Lokasi dan Jenis Perdagangan

No	Tipe	Lokasi	Jenis Perdagangan	Dokumentasi
1	Pertokoan (Pedagang Formal)	Terdapat di dalam pusat area perdagangan Pasar Laladon (lt. 1 dan lt. 2)	Elektronik, onderdil motor, pakaian, sepatu dan sandal, makanan, perhiasan emas, alat tulis	

No	Tipe	Lokasi	Jenis Perdagangan	Dokumentasi
2	PKL (Pedagang Informal)	<ul style="list-style-type: none"> - PKL Menempati di bahu jalan (kiri dan kanan) yang ada di jalan raya anatar kota Terminal Laladon. - PKL terdapat di halaman pasar terminal laladon 	Makanan dan minuman, warung kelontong, dan warung nasi	

Sumber : Hasil olahan

b. Perangkutan

Aktivitas perangkutan yang terjadi di kawasan terminal adalah menaikkan dan menurunkan penumpang . Sirkulasi kendaraan yang tidak teratur menyebabkan kemacetan di Jalan Laladon. Penumpang kendaraan seringkali tidak tertib dengan naik kendaraan di pinggir jalan dan bukan di terminal. Sama halnya dengan pengemudi angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat (Gambar 2).



Gambar 2. Perilaku pengguna jalan dan pengemudi angkutan umum

Terdapat beberapa trayek angkutan umum yang beroperasi di Terminal Laladon, diantaranya terdapat pada tabel 2 dibawah ini.

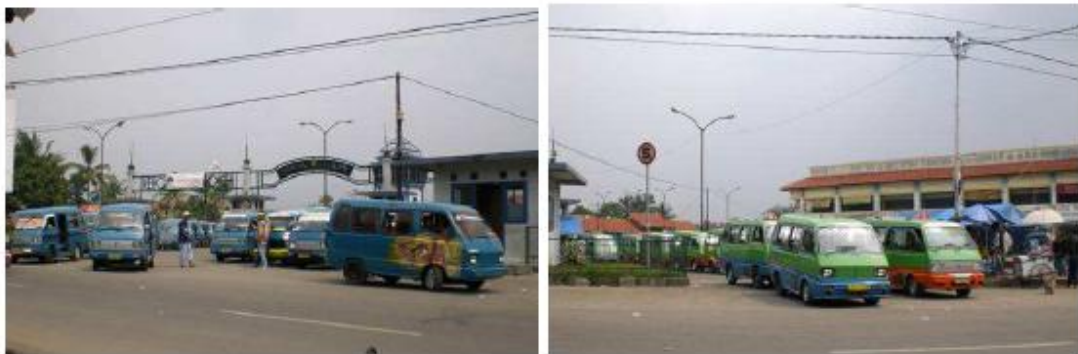
Tabel 2. Jenis, Kode Trayek, dan Rute Angkutan Perkotaan yang Beroperasi di Terminal Laladon

No	Nomor Trayek	Jenis Angkot (Angkutan Umum)	Rute
1	02	Hijau (Kota Bogor)	Sukasari – Laladon
2	03	Hijau (Kota Bogor)	Baranangsiang-Laladon
3	14	Hijau (Kota Bogor)	Sukasari – Pasir kuda – Laladon
4	05	Biru (Kabupaten Bogor)	Jasinga – Leuwiliang – Laladon
5	05A	Biru (Kabupaten Bogor)	Ciampea – Laladon
6	15	Biru (Kabupaten Bogor)	Petri/Cibeureum – Laladon
7	16	Biru (Kabupaten Bogor)	Ciherang – Laladon
8	17	Biru (Kabupaten Bogor)	Kampus Dalam – Laladon

No	Nomor Trayek	Jenis Angkot (Angkutan Umum)	Rute
9	11	Biru (Kabupaten Bogor)	Situ Daun – Laladon
10	Tumaritis	Biru (Kabupaten Bogor)	Tumaritis/Tenjolaya – Laladon

Sumber: hasil pengamatan, data sekunder.

Terdapat sepuluh trayek angkot yang beroperasi di Terminal Laladon. Tiga jenis trayek angkot seperti 02, 03, dan 14 melayani rute dalam Kota Bogor yang dicirikan dengan angkot berwarna hijau. Sedangkan tujuh trayek seperti 05, 05A, 15, 16, 17, 11, dan Tumaritis melayani rute Kabupaten Bogor, yang dicirikan dengan warna biru (Gambar 3).



Gambar 3. Trayek Kabupaten (biru) dan Kota (hijau)

3.1.2. Prasarana

a. Kondisi jaringan jalan

Lebar Jalan Laladon adalah 7 m dan terbagi menjadi dua jalur. Dilihat dari lebar efektifnya Jalan Laladon termasuk sebagai jalan kolektor primer. Pada bahu jalan tidak terdapat prasarana bagi pedestrian atau tidak terdapat trotoar (Gambar 4). Sehingga, tingkat keamanan dan keselamatan para pejalan kaki sangat rendah.



Gambar 4. Tidak terdapat trotoar bagi pedestrian

b. Kondisi terminal

Terminal Laladon merupakan terminal Tipe C yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009). Terminal Laladon memiliki luas lahan total 1,8 Ha, dan direncanakan menampung angkutan umum sebanyak 390 kendaraan (hasil digitasi kapasitas kendaraan dan *maneuver*) (Gambar 5).



Gambar 5. Peta Kawasan Terminal Laladon
Sumber : Foto Udara Googleearth

Jika dilihat dari standar, maka Terminal Laladon tidak sesuai dengan standar yang ada. Ketidaksesuaian ini antara lain:

- Berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tingkat pelayanan yang dinyatakan dalam jumlah arus kendaraan per satuan waktu, Terminal Laladon melebihi standar minimum terminal Tipe B, yaitu lebih dari 50 kendaraan per jam. Padahal Terminal Laladon termasuk ke dalam terminal tipe C dengan luas lahan hanya 1,8 Ha. Sehingga dapat dikatakan tidak tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan.
- Akses jalan masuk dan keluar dari dan ke terminal dengan jalan kolektor terlalu dekat, hanya 7 meter. Hal ini mengakibatkan terhambatnya kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.
- Keberadaan terminal tidak efektif dikarenakan lokasi Terminal Laladon berdekatan dengan terminal Bubulak Kota Bogor, jarak antar kedua terminal kurang dari 1 km atau hanya 800 meter.

Selain itu, beberapa aktivitas di kawasan terminal yang menjadi penyebab kemacetan diantaranya:

- Angkutan umum yang masuk terminal, seringkali mengganggu kelancaran berlalu lintas, karena selain memotong jalur yang bergerak menuju arah Dramaga, juga menimbulkan antrian dibelakangnya.
- Perilaku supir angkutan umum yang sering menurunkan dan menunggu penumpang di pinggir jalan, serta menunggu penumpang di bahu jalan (“*ngetem*”) menyebabkan kemacetan dan antrian yang panjang bagi angkutan umum lainnya.

3.2. Analisis dan Pembahasan

Pengamatan menggunakan metode “*visual observation*”, yang bertujuan untuk mengetahui persoalan kemacetan yang terjadi di Kawasan Terminal Laladon. Pengamatan dilakukan dua kali pada jam-jam sibuk, yaitu pada jam 08.00-09.00 dan 17.00-18.00 dengan hasil sebagai berikut:

a. Lokasi terminal

Lokasi terminal yang tidak memenuhi standar Pintu masuk dari dan ke luar terminal terlalu dekat dengan jalan kolektor sehingga terjadi penumpukan moda angkot yang mengakibatkan *bottleneck* yang mengakibatkan penyempitan jalur dari angkutan umum yang berada di bahu jalan terminal karena menaikkan menurunkan penumpang dan *ngetem*. Hal inilah yang menciptakan kemacetan di jam-jam sibuk pada pukul 08.00-09.00 dan 17.00-18.00.

- b. Kapasitas terminal
Kapasitas terminal yang tidak dapat menampung jumlah moda angkutan umum yang beroperasi.
- c. Perilaku
Ketidaksiplinan supir angkot ngetem di sepanjang Jalan Laladon di depan terminal dan bermanuver sembarangan, pengguna angkot juga tidak tertib dengan naik dan turun kendaraan tidak pada tempatnya.
- d. Aktifitas Pedagang Kaki Lima (PKL)
PKL yang berjualan di bahu jalan, selain mengurangi kualitas fisik lingkungan juga mengakibatkan kemacetan (Gambar 6).



Gambar 6. Terdapat PKL di lokasi terminal

- e. Trotoar dan *zebra cross*
Tidak adanya trotoar dan *zebra cross* bagi pedestrian, hal ini mempengaruhi kenyamanan dan keselamatan para pejalan kaki. Bahkan, kondisi ini juga dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan.
- f. Lingkungan
kurangnya vegetasi seperti pohon pelindung di sekitar kawasan terminal mempengaruhi kualitas iklim mikro lingkungan. Hal ini diakibatkan pula karena pembangunan kawasan yang tidak memenuhi standar ruang terbuka hijau.

3.2.1. Klasifikasi Persoalan di Kawasan Terminal Laladon Kabupaten Bogor

Persoalan-persoalan yang telah diidentifikasi diatas terlebih dahulu diklasifikasikan untuk mendapatkan hasil yang lebih sederhana. Klasifikasi akan dibedakan ke dalam 3 kelompok :

- a. Persoalan bersifat desain dan non desain.

Lang (1994) membagi persoalan perkotaan ke dalam kategori, yaitu persoalan perancangan (*design problems*) dan persoalan perancangan (*non design problem*). Persoalan perancangan adalah persoalan perkotaan yang secara langsung berkaitan dengan perancangan kota dan merupakan obyek langsung dari perancangan kota dan seharusnya dapat diselesaikan melalui perancangan yang kreatif. Sedangkan persoalan non perancangan adalah persoalan perkotaan yang disebabkan oleh aspek-aspek non perancangan. Contohnya adalah perilaku atau budaya pengguna, kondisi sosial politik, atau kondisi perekonomian.

Berdasarkan uraian diatas, maka persoalan Terminal Laladon dapat diklasifikasi sebagai berikut (Tabel 3):

Tabel 3. Klasifikasi Persoalan Berdasarkan Desain dan Non Desain.

PERSOALAN	KLASIFIKASI		ALASAN
	DESAIN	NON DESAIN	
1. Lokasi terminal tidak sesuai dengan standar	√		Terminal tidak sesuai dengan standar terminal tipe C. Pintu masuk/keluar terminal terlalu dekat dengan jalan, sehingga terjadi penumpukan dan manuver angkot yang berakibat kemacetan.
2. Kapasitas terminal yang tidak dapat menampung jumlah angkutan umum	√	√	Desain problem: Luas Kawasan hanya 1,8 ha dengan kapasitas yang direncanakan hanya kurang dari kondisi realitanya Non desain problem: Jumlah angkot yang beroperasi merupakan kebijakan pemerintah.
3. Supir angkot yang menunggu penumpang di sembarang tempat		√	Perilaku supir angkot yang tidak tertib (sulit diatur).
4. Penumpang yang naik angkutan umum tidak di terminal.		√	Merupakan perilaku masyarakat yang tidak tertib.
5. Masyarakat menyeberang jalan di sembarang tempat	√	√	Desain problem: tidak tersedia <i>zebra cross</i> atau jembatan penyeberangan. Non desain problem: Perilaku masyarakat yang tidak tertib.
6. PKL dan lapak pedagang yang memanfaatkan bahu jalan untuk berjualan	√	√	Desain problem: Lapak pedagang di bahu jalan tidak tertib dan tidak tertata (tidak ada kantin yang disediakan ruangnya). Non desain problem: Merupakan perilaku berdagang yang timbul akibat adanya kebutuhan.
7. Tidak adanya trotoar	√		Kegiatan orang berjalan harus difasilitasi sehingga menjaga keselamatan dan menciptakan kenyamanan.
8. Kurangnya vegetasi	√		Vegetasi memberikan investasi bagi kawasan. Meningkatkan kualitas iklim mikro dan memberikan kenyamanan bagi pengguna.

Sumber: hasil olahan.

b. Klasifikasi Persoalan berdasarkan *Well Defined Problem*, *Ill Defined Problem* dan *Wicked Problem (Design)*.

Persoalan perancangan kota dapat dibagi menjadi 3 struktur yaitu persoalan yang terdefinisi dengan baik (*well-defined problems*), kurang tepat/keliru didefinisikan (*ill-defined problems*), dan sulit didefinisikan (*wicked problems*) (Rowe, 1992). Klasifikasi struktur ini didasarkan atas kemudahan merumuskan persoalannya serta kejelasan solusi dan caranya. Makin banyak pihak yang terlibat dalam persoalan perancangan, makin luas wilayah yang dirancang dan makin besar eksternalitas negatif yang ditimbulkan, maka akan semakin sulit mengidentifikasi

persoalannya yang akan berpengaruh terhadap terhadap sulitnya menentukan solusi. Tabel 4 menjelaskan klasifikasi persoalan berdasarkan analisis *End-Means* di Terminal Laladon.

Tabel 4. Klasifikasi Persoalan Berdasarkan Analisis *Ends-Means*

PERSOALAN	KLASIFIKASI			SOLUSI & ALASAN
	WELL	ILL	WICK ED	
1. Lokasi terminal tidak sesuai dengan standar	√			Lokasi terminal tidak efektif dan hanya menimbulkan kemacetan, akibat keluar-masuknya moda angkutan perkotaan (angkot).
2. Kapasitas terminal yang tidak dapat menampung jumlah angkutan umum		√		Memperluas kawasan terminal ataupun mengurangi jumlah moda angkot yang beroperasi, merupakan hal yang tidak mudah dan belum tentu dapat memecahkan persoalan kemacetan.
3. Masyarakat menyeberang jalan di sembarang tempat		√		Menyediakan <i>zebra croos</i> bagi pengguna. Namun perlu ketegasan aturan, sanksi ataupun tindakan terhadap pelanggar.
4. PKL dan lapak pedagang yang memanfaatkan bahu jalan untuk berjualan			√	Untuk menghilangkan ataupun menata PKL dan Lapak pedagang tidak mudah, dan tidak memecahkan permasalahan utama.
5. Tidak adanya trotoar			√	Pembuatan pedestrian dikhawatirkan tidak memecahkan permasalahan kemacetan, dan akan menimbulkan permasalahan lain yaitu timbulnya PKL di pedestrian tersebut dan menimbulkan penyempitan jalan.
6. Kurangnya vegetasi, seperti pohon pelindung			√	Menanam vegetasi seperti pohon peneduh, membuat taman dapat memberikan nilai tambah bagi kualitas lingkungan. Konteks ini lebih mudah didefinisikan namun memiliki pertimbangan standar ketika penempatan pohon ditempatkan di area dalam terminal.

Sumber: hasil olahan.

c. Klasifikasi berdasarkan *Well Structured Problem*, *Moderately Structured* dan *Ill Structured Problem (Policy)*

Dalam kebijakan publik, Dunn, (2012) membagi persoalan ke dalam 3 struktur yang mempunyai kemiripan dengan struktur persoalan tetapi dengan deskripsi karakteristik yang berbeda. Struktur persoalan dalam kebijakan publik meliputi persoalan terstruktur baik (*well structured*), persoalan terstruktur sedang (*moderately structured*), dan persoalan tidak terstruktur (*ill-structured*). Struktur persoalan ini didasarkan pada jumlah pengambil

keputusan, alternatif solusi, utilitas (nilai), hasil dan peluangnya. Berikut hasil klasifikasi struktur persoalan berdasarkan kebijakan publik yang terdapat di Terminal Laladon (Tabel 5).

Tabel 5. Klasifikasi Persoalan Berdasarkan Kebijakan

PERSOALAN	KRITERIA			KLASIFIKASI		
	PENGAMBIL KEPUTUSAN	NILAI	HASIL	WELL	MODERATELY	ILL
1. Lokasi terminal tidak sesuai dengan standar	Pemprov Jabar	Dapat dilakukan. Keputusan berada pada pemerintah pusat	Belum diketahui apakah masalah akan terselesaikan		√	
2. Kapasitas terminal yang tidak dapat menampung jumlah angkutan umum	Pemkab,	Agak sulit dicapai, banyak kepentingan.	Belum diketahui apakah masalah akan terselesaikan		√	
3. Supir angkot yang menunggu penumpang di sembarang tempat	Pemkab, Dishub Kab. Bogor (Dishub)	Dapat dilakukan,	Dapat tercapai, tetapi perlu pengawasan dan keseriusan aparat.		√	
4. Penumpang yang naik angkutan umum tidak di terminal.	Pemkab, Dishub Kab. Bogor (Dishub)	Dapat dilakukan,	Dapat tercapai, tetapi perlu pengawasan dan keseriusan aparat.		√	
5. Masyarakat menyeberang jalan di sembarang tempat	Pemkab, Dishub Kab. Bogor (Dishub)	Dapat dilakukan,	Dapat tercapai, tetapi perlu pengawasan dan keseriusan aparat.		√	
6. PKL dan lapak pedagang yang memanfaatkan bahu jalan untuk berjualan	Pemkab, pedagang	Banyak kepentingan,	Tidak diketahui apakah masalah akan selesai			√
7. Tidak adanya trotoar	Pemkab, PU	Sulit untuk dipastikan dapat sesuai dengan rencana.	Tidak diketahui apakah masalah akan selesai			√
8. Kurangnya vegetasi	Pemkab, Dinas pertamanan	Dapat tercapai, namun kompleks pada kawasan terminal	Kepastian jumlah		√	

Sumber: hasil olahan

d. Strukturisasi Persoalan di Kawasan Terminal Laladon Kabupaten Bogor

Strukturisasi persoalan-persoalan di Kawasan Terminal Laladon ini, menggunakan Interaksi Matriks dan Interaksi Net. Interaksi Matriks adalah suatu metode yang digunakan untuk mencari hubungan antar elemen. Hasil matriks persoalan dapat dilihat pada Tabel 6, di mana 6 jenis persoalan berdasarkan observasi dan pengamatan, diidentifikasi keterhubungannya. Sedangkan metode interaksi Net digunakan untuk menstrukturkan permasalahan yang ada sehingga diperoleh persoalan utama penyebab kemacetan di Terminal Laladon (Gambar 7).

Tabel 6. Interaksi Matriks Persoalan

JENIS PERSOALAN		A	B	C	D	E	F	G	H
1. Lokasi terminal tidak sesuai dengan standar	A		2	2	2	2	1	0	1
2. Kapasitas terminal yang tidak dapat menampung jumlah angkutan umum	B	2		2	2	1	0	0	0
3. Supir angkot yang menunggu penumpang di sembarang tempat	C	2	2		1	0	0	1	0
4. Penumpang yang naik angkutan umum tidak di terminal.	D	2	2	1		0	0	0	0
5. Masyarakat menyeberang jalan di sembarang tempat	E	2	1	0	0		0	0	0
6. PKL dan lapak pedagang yang memanfaatkan bahu jalan untuk berjualan	F	1	0	0	0	0		1	1
7. Tidak adanya trotoar	G	0	0	1	0	0	1		1
8. Kurangnya vegetasi	H	1	0	0	0	0	1	1	

Sumber: hasil olahan.

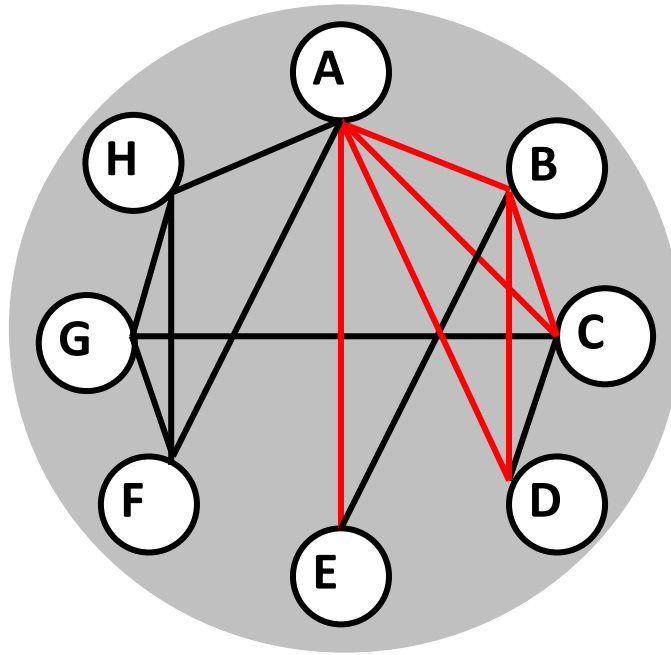
Keterangan :

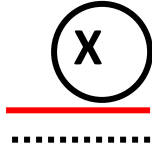
0 = Tidak ada hubungan

1 = Hubungan tidak langsung

2 = Berhubungan Langsung

Berdasarkan matrik persoalan diatas dapat diketahui persoalan yang mempunyai hubungan langsung, tidak langsung dan yang tidak berhubungan. Kemudian dari tabel tersebut dapat dibuat *Interaction Net* tujuannya untuk melihat lebih jelas, persoalan mana yang paling sering muncul dan berhubungan langsung antar elemennya, sehingga dapat diketahui persoalan mana yang paling utama dan menjadi penyebab kemacetan di Terminal Laladon. Hasil interaksi memperlihatkan bahwa lokasi terminal dan kapasitas tidak sesuai standar yang berhubungan secara langsung. Sedangkan persoalan lain yang berhubungan langsung adalah perilaku baik dari pengendara angkot dan pengguna angkot. Strukturisasi menggunakan Interaksi Net dapat dilihat sebagai berikut (Gambar 7):





 = Persoalan

 = Berhubungan langsung

 = Berhubungan tidak langsung


Sumber: hasil olahan.


Gambar 7. Interaksi Net

Tabel 7. Frekuensi hubungan langsung dan Tidak Langsung antar Persoalan

	Persoalan	Banyaknya Hubungan									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A.	Lokasi terminal tidak sesuai dengan standar	◆	◆	◆	◆						
B.	Kapasitas terminal yang tidak dapat menampung jumlah angkutan umum	◆	◆	◆							
C.	Supir angkot yang menunggu penumpang di sembarang tempat	◆	◆								
D.	Penumpang yang naik angkutan umum tidak di terminal.	◆	◆								
E.	Masyarakat menyeberang jalan di sembarang tempat	◆									
F.	PKL dan lapak pedagang yang memanfaatkan bahu jalan untuk berjualan										
G.	Tidak adanya trotoar										
H.	Kurangnya vegetasi										

Keterangan:

 : Banyaknya hubungan

 : Hubungan langsung

Dari interaction Net, bila dilihat dari hubungan langsung, dapat dijelaskan bahwa terdapat dua faktor utama yang mendasari kemacetan di kawasan Terminal Laladon, yaitu :

1. Lokasi terminal tidak sesuai dengan standar. Terminal Tipe C yang dibangun oleh pemerintah Kabupaten Bogor, bersebelahan langsung dengan jalan kolektor primer, dengan jarak kurang dari 7 meter. Hal ini mengakibatkan angkot menumpuk di pintu terminal, dan sering terjadi manuver di jalan yang tentu saja mengganggu kelancaran

berlalu lintas. Selain itu, Terminal Laladon lokasinya berdekatan dengan Terminal Bubulak, yang berjarak kurang dari 1 km, dimana sirkulasi Kota dan Kabupaten Bogor menjadi terputus secara tidak langsung karena sebagian memiliki trayek yang hampir sama. Dapat dikatakan keberadaan Terminal Laladon tidak berfungsi maksimal dan hanya menimbulkan kemacetan.

2. Kapasitas terminal tidak dapat menampung jumlah angkutan perkotaan yang ada. Jumlah angkot yang direncanakan beroperasi di Terminal Laladon semula kurang dari kapasitas, namun kenyataan di lapangan jumlah angkot yang beroperasi lebih dari kapasitas. Hal ini mengakibatkan angkot yang tidak mendapatkan tempat di terminal, ngetem di bahu jalan, sehingga menimbulkan kemacetan.

4. Kesimpulan

Pada awalnya keberadaan kawasan terminal laladon bukan dijadikan sebagai tempat terminal, tetapi sebagai pasar. Namun setelah pembangunan proyek pasar selesai, Pemerintah Kabupaten Bogor mendirikan terminal di dalam kawasannya. Dikarenakan pembangunan yang tidak direncanakan tersebut muncul berbagai permasalahan terutama dari lokasi terminal yang tidak sesuai dengan standar. Setelah dilakukan identifikasi, klasifikasi dan strukturisasi persoalan kemacetan di kawasan Terminal Laladon, dapat disimpulkan bahwa masalah utama yang terjadi di kawasan Terminal Laladon adalah lokasi terminal yang tidak sesuai dengan standar dan kapasitas terminal tidak dapat menampung jumlah angkutan perkotaan yang beroperasi. Hal ini diperparah dengan adanya gangguan kelancaran sirkulasi terutama pada jam-jam sibuk yaitu pagi dan sore hari. Apabila dilihat dari faktor-faktor utama yang menyebabkan permasalahan, sebagian besar merupakan permasalahan desain. Namun hal ini tidak terlepas dari kebijakan pemerintah pula yang tidak melakukan uji kelayakan dengan memperhitungkan lingkungan sekitar dan dampaknya terhadap masyarakat. Permasalahan Terminal Laladon dinilai cukup kompleks, karena melibatkan beberapa kepentingan, selain masyarakat tentu saja pemerintah. Dalam hal ini, peran yang sangat vital dalam mengambil kebijakan adalah Pemerintah Kabupaten dan Pemerintah Kota Bogor, mengingat lokasi terminal juga berada pada daerah perbatasan dan trayek yang dilalui sebagian besar sama. Fenomena ini menjadi pembelajaran dalam pengambilan kebijakan baik yang bersifat desain dan non-desain untuk lebih berhati-hati dan perlu adanya identifikasi, diskusi antar berbagai pihak dan kepentingan antar sektor dan antar wilayah administratif.

Daftar Pustaka

- Arif, A. R., Bahri, A. S., & Astuti, F. B. (2016). Hubungan Antara Tingkat Pencemaran Polusi Udara Terhadap Stres Pada Pedagang Kaki Lima (Pkl) Di Jalan Slamet Riyadi Surakarta (Doctoral dissertation, Universitas Sahid Surakarta).
- Batara, A. S. (2018). Healthy Setting Ruang Publik Perkotaan: Sebuah Konsep Terminal Sehat. CV. Social Politic Genius (SIGn).
- Batubara, D. A. (2025). Revitalisasi Terminal Tipe C Delitua di Kabupaten Deliserdang. Diploma thesis, Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD.
- Dunn, W.N. (2012). Public Policy Analysis: An Integrated Approach (5th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315663012>
- Lang, J. (1994). Urban Design: the American Experience. New York: Van Nostrand Reinhold.

- Mitroff, I. I., & Featheringham, T. R. (1974). On systemic problem solving and the error of the third kind. *Behavioral Science*, 19(6), 383-393.
- Rowe, P. G. (1992). *Design Thinking*. Cambridge: the MIT Press.
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2009). Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.
- Zulkaidi, Denny. 2003. Kemampuan Perancangan Kota Dalam Memecahkan Persoalan Perkotaan. Bandung: *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota* Vol. 14 No. 3.