

PERANAN TERMINAL BUBULAK DAN TERMINAL LALADON SEBAGAI TERMINAL DI PERBATASAN KOTA DAN KABUPATEN BOGOR

Adrianus Dwi Siswanto *)

A Faroby Falatehan **)

Andi Oktaria *)**

ABSTRACTION

Regional autonomy has created considerable authority for each autonomous region. Municipality of Bogor and Bogor district government take advantage of regional autonomy to provide the best service to its communities. The kinds of these services is to develop Terminal Bubulak Laladon. Both terminals have a close distance so many problems arise. This study uses three analysis (analysis of locations, the analysis of perception and analysis of the role linkages. In addition this study also identify (identify the role of the terminal). This research examined the application of Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan.

The results showed the existence of violations of the Minister of Transportation regulations. Bubulak terminal development in accordance with the regulations. However, the construction of the terminal Laladon break the rules. People still feel the non optimal function of these two terminals. On the other hand the presence of adjacent terminal 2 is problematical. Serious problem is crowded that created and low service. For that policy recommendation is to combine the two terminals into one node as mandated by the Decree of the Minister of Transportation.

Keywords : *Terminal, location, function terminal.*

PENDAHULUAN

Sistem perhubungan yang bersinergi dengan sumberdaya penduduk dan aktivitas ekonomi akan mewujudkan pertumbuhan dan pengembangan di suatu wilayah. Sarana prasarana perhubungan berfungsi sebagai pusat pembangkit dan pendorong pertumbuhan maupun pengembangan suatu daerah. Meningkatnya sarana prasarana perhubungan akan meningkatkan pertumbuhan aktivitas di wilayah sekitarnya dan akan memperlancar mobilitas penduduk, barang, maupun jasa.

Terminal angkutan merupakan salah satu bagian yang penting dalam sarana prasarana perhubungan suatu daerah. Dengan lancarnya arus mobilitas penduduk, barang, maupun jasa akan menunjang perkembangan di berbagai sektor sehingga pembangunan suatu daerah akan semakin cepat. Prasarana perhubungan yaitu terminal harus mampu menampung kendaraan dan arus perpindahan penumpang angkutan tersebut sehingga dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi seluruh pengguna prasarana tersebut.

Pemerintah Kota Bogor membangun Terminal Bubulak yang diresmikan pada tahun 2002 dengan harapan dapat menanggulangi masalah perhubungan yang selama ini terjadi sehingga dapat memperlancar mobilitas orang maupun barang. Selain pembangunan ter-

minal oleh Pemerintah Kota Bogor, Pemerintah Kabupaten Bogor melakukan pembangunan Terminal Laladon disamping pembangunan pasar yang diresmikan pada tahun 2003 dengan jarak yang cukup berdekatan dengan Terminal Bubulak yaitu sekitar 700 meter.

Jarak terminal yang terlalu berdekatan dan tingginya jumlah angkutan yang dilayani kedua terminal dapat memunculkan permasalahan pengoperasian dan pengelolaannya. Adanya terminal sebagai kebutuhan penanggulangan masalah perhubungan serta dalam pengembangan wilayah menjadikan terminal yang ada harus dapat memadai dalam operasionalisasinya yaitu menunjang mobilitas penyediaan jasa perhubungan yang efektif dan efisien, serta menimbulkan rasa aman dan nyaman bagi para penggunaanya.

Perumusan Masalah

Era otonomi daerah telah memberikan kewenangan yang cukup besar bagi setiap daerah otonom. Keberadaan Terminal Bubulak dan Terminal Laladon yang dibangun pada masa otonomi daerah mencerminkan kurangnya koordinasi dan kerjasama antar pemerintah daerah. Prinsip efektivitas dan efisiensi pembangunan dapat menjadi kurang optimal dalam pencapaian kemajuan dan kesejahteraan di kedua daerah.

Adanya berbagai masalah yang berdampak pada ketidak-tertiban (kemacetan) jalan, ketidaknyamanan supir untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, serta kebingungan bagi penumpang itu sendiri untuk naik maupun turun. Relatif tidak berkembangnya penggunaan terminal menjadikan kedua terminal tersebut tidak dipergunakan sebagaimana mestinya sehingga efektivitas dan efisiensi penggunaan terminal menjadi rendah. Akibatnya optimalisasi peranan Pemda Kota Bogor dan Kabupaten Bogor dalam penyediaan dan pengelolaan fasilitas publik yang baik bagi masyarakat tidak terpenuhi.

Sehubungan dengan permasalahan tersebut di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah penetapan lokasi Terminal Bubulak dan Terminal Laladon telah tepat sebagai lokasi simpul jaringan transportasi jalan?
2. Bagaimana peranan Terminal Bubulak dan Terminal Laladon bagi Kota Bogor dan Kabupaten Bogor?
3. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap keberadaan Terminal Bubulak dan Terminal Laladon?
4. Bagaimana keterkaitan peranan yang diharapkan Pemerintah Kota Bogor dan Pemerintah Kabupaten Bogor dengan persepsi masyarakat terhadap keberadaan Terminal Bubulak dan Terminal Laladon?

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Menganalisis apakah penetapan lokasi Terminal Bubulak dan Terminal Laladon telah tepat sebagai lokasi simpul jaringan transportasi jalan.
2. Mengidentifikasi peranan Terminal Bubulak dan Terminal Laladon bagi Kota Bogor dan Kabupaten Bogor.

- 3. Menganalisis persepsi masyarakat terhadap keberadaan Terminal Bubulak dan Terminal Laladon.
- 4. Menganalisis keterkaitan peranan yang diharapkan Pemerintah Kota Bogor dan Pemerintah Kabupaten Bogor dengan persepsi masyarakat terhadap keberadaan Terminal Bubulak dan Terminal Laladon.

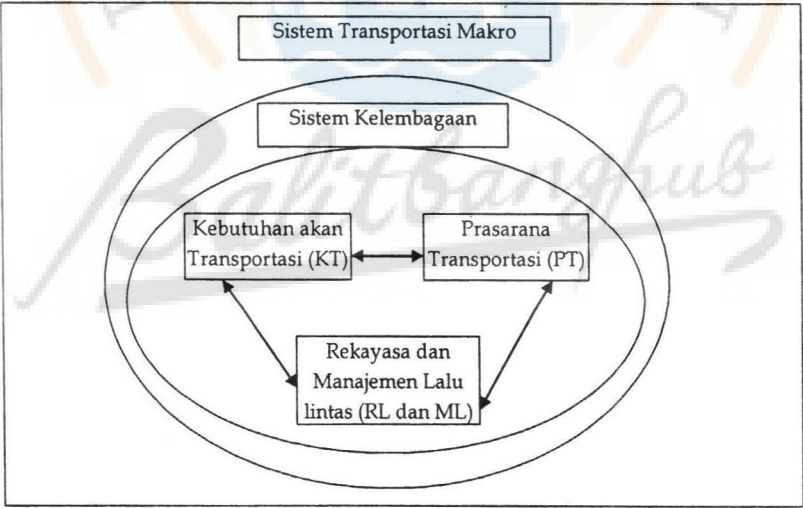
KERANGKA TEORITIS

1. Otonomi Daerah

Menurut Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan daerah, definisi otonomi daerah mengacu pada hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Selain itu, otonomi daerah dapat diartikan dengan kemampuan daerah untuk membiayai dan mengelola pembangunan di wilayahnya sendiri. Dalam hal ini identifikasi sumber-sumber keuangan diperlukan untuk menilai kapasitas pembiayaan pembangunan daerah. Di samping itu, kapasitas pengelolaan pembangunan daerah ditunjukkan dengan peningkatan nilai produksi yang diwujudkan juga dalam tingkat konsumsi masyarakat di daerah tersebut (Hamid, 2006).

2. Sistem Transportasi

Transportasi memiliki kajian sistem yang terdiri dari beberapa komponen yang saling terkait (Tamin, 1997). Sistem tersebut dikenal dengan sistem transportasi secara menyeluruh (makro) yang dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem transportasi yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi sebagaimana disajikan pada gambar 1.



Sumber: Tamin (1997)

Gambar 1. Sistem Transportasi Makro

3. Persepsi

Persepsi (*perception*) dalam arti sempit ialah penglihatan, bagaimana cara seseorang melihat sesuatu, sedangkan dalam arti luas ialah pandangan atau pengertian, yaitu bagaimana seseorang memandang atau mengartikan sesuatu (Leavitt dalam Yusfandrik, 2006). Persepsi seseorang ditentukan oleh kebutuhan-kebutuhan mereka. Orang-orang melihat segala sesuatu secara berbeda satu sama lain. Bahkan fakta-fakta sekalipun nampak sangat berbeda bagi orang yang berlainan. Faktor yang paling penting yang menentukan pandangan seseorang terhadap dunia adalah relevansinya dengan kebutuhan-kebutuhan dirinya.

Persepsi masyarakat terhadap kebijakan pemerintah merupakan tanggapan langsung masyarakat terhadap informasi kebijakan pemerintah yang pada gilirannya sikap nalar penilaian masyarakat tersebut akan menjadi pertimbangan tersendiri bagi pemerintah dalam memformulasikan suatu kebijakan.

METODE PENELITIAN

1. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Terminal Bubulak Kecamatan Bogor Barat Kota Bogor dan Terminal Laladon Kecamatan Ciomas Kabupaten Bogor, Provinsi Jawa Barat. Pemilihan lokasi penelitian dilakukan secara sengaja (*purposive*) dengan berdasarkan pertimbangan bahwa perbatasan tersebut merupakan titik strategis yang menghubungkan kedua wilayah dan terdapat terminal angkutan penumpang yang memiliki posisi strategis dalam mobilitas orang maupun barang. Penelitian ini dilakukan pada bulan Februari sampai dengan bulan Juni 2009.

Penelitian ini masih *up to date*, karena hingga saat ini pemerintah setempat, baik Kabupaten Bogor, Kota Bogor maupun Gubernur Jawa Barat belum dapat menyelesaikan masalah ini sekalipun.

2. Jenis dan Sumber Data

Data primer diperoleh dari hasil observasi di lapangan, hasil wawancara dengan staf Bapeda Kota Bogor, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor (DLLAJ), Bapeda Kabupaten Bogor, dan Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Bogor. Selain itu data primer juga didapatkan dari pengguna jasa terminal yaitu para supir angkutan kedua terminal, dan para penumpang angkutan kedua terminal. Sedangkan data sekunder diperoleh dari Badan Pusat Statistik Kota (BPS) Bogor dan BPS Kabupaten Bogor, Badan Perencanaan Daerah (Bapeda) Kota Bogor dan Bapeda Kabupaten Bogor, DLLAJ Kota Bogor, dan Dishub Kabupaten Bogor. Datadata pendukung lainnya diperoleh dari internet maupun buku.

3. Metode Pengambilan Sampel dan Analisis Data

Data primer yang bersumber dari sampel pengguna jasa terminal yang digunakan adalah secara sengaja (*purposive sampling*) dan diperoleh dengan cara membagi sampel ke dalam beberapa kelompok yakni supir angkutan yang menggunakan Terminal Bubulak,

penumpang angkutan yang menggunakan Terminal Bubulak, supir angkutan yang menggunakan Terminal Laladon, dan penumpang angkutan yang menggunakan Terminal Laladon yaitu sebanyak 30 responden setiap kelompok pengguna.

PEMBAHASAN

A. Terminal Bubulak

1. Penetapan Lokasi Terminal Bubulak

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bogor Tahun 1999-2009, untuk mengurangi beban transportasi di pusat kota maka Kota Bogor memiliki kebutuhan terminal yang diarahkan untuk dibangun di pinggiran kota. Terminal Bubulak yang pada mulanya merupakan terminal tipe C diresmikan pada tanggal 18 September 2002 setelah mendapat persetujuan dengan Surat Gubernur tanggal 13 September 2002 No. 550/2536/Sarek perihal Rencana Pengoperasian Terminal Bubulak di Kota Bogor.

Lokasi Terminal Bubulak memiliki daerah pengawasan terminal yaitu Jalan KH. Abdullah Bin Nuh, persimpangan jalan tembus Galuga, dan simpang tiga Asrama Polisi Sindang Barang. Jalan KH. Abdullah Bin Nuh dan jalan tembus dari depan terminal merupakan jalan kolektor primer dengan 2 arah yang dibatasi median jalan dan masing-masing memiliki 2 lajur. Jalan menuju Sindang Barang Jero merupakan jalan kolektor sekunder 3 dengan 2 arah tanpa median jalan dan masing-masing memiliki 1 lajur. Terminal Bubulak memadukan intra moda transportasi darat, yaitu mobil penumpang umum dari Kota Bogor dan Kabupaten Bogor, juga moda transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Transpakuan. Topografi yang berundak terdiri atas dua bagian yaitu terminal bagian atas yang menampung mobil penumpang umum, sedangkan terminal bagian bawah menampung mobil bus kecil.

Aspek lingkungan hidup yang diukur dari hasil pemantauan polusi udara di Terminal Bubulak, menunjukkan parameter masih dibawah baku mutu lingkungan yaitu di bawah $230 \mu\text{g}/\text{Nm}^3$ (Renstra Kota Bogor 2005-2009). Terminal Bubulak memiliki kesesuaian yang baik dengan 4 persyaratan lokasi terminal tipe C dan juga memiliki kesesuaian yang baik dengan 4 persyaratan lokasi terminal tipe B dan kesesuaian 1 persyaratan kurang baik (Tabel 1).

2. Peranan Terminal Bubulak

Penataan Pola Transportasi Kota mengimplementasikan rencana transportasi yang terpadu dalam suatu sistem yang terintegrasi dan terpadu guna mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di pusat kota. Konsep Rencana Pengembangan Kota diarahkan untuk melayani masyarakat Kota Bogor sehingga dapat mewujudkan satu kesatuan sistem pelayanan yang terintegrasi dan terpadu dalam membentuk dan mewujudkan konsep pengembangan tata ruang dan menunjang pertumbuhan kegiatan kota. Kebijakan Pengembangan Kota, termasuk diantaranya Kebijakan Pengembangan Transportasi meletakkan transportasi sebagai salah satu aspek pendukung dalam kegiatan perekonomian perlu terus dikembangkan dan ditingkatkan kinerjanya seiring dengan perkembangan tuntutan zaman dan kemajuan teknologi.

Usaha peningkatan aksesibilitas dengan mengurangi beban pusat kota dan mencegah kemacetan lalu lintas akibat besarnya pergerakan ke pusat-pusat kegiatan kota, memerlukan perencanaan yang dapat mengakomodasi setiap permasalahan transportasi yang terjadi di Kota Bogor. Salah satu Rencana Pengembangan Prasarana dan Sarana Transportasi adalah Pengembangan Terminal. Pengembangan terminal dan sub terminal yang direncanakan diharapkan sebagai akomodasi dan mobilisasi aksesibilitas di seluruh wilayah Kota Bogor.

Pengembangan angkutan lokal direncanakan untuk mencapai sistem pelayanan yang optimal dan tidak menimbulkan konflik pelayanan dengan angkutan regional serta konsisten dengan sistem jaringan jalan dan prasarana transportasi yang dikembangkan. Dari uraian RTRW Kota Bogor Tahun 1999 - 2009 dan RDTRK Bogor Barat, maka Terminal Bubulak memiliki beberapa peranan yang penting yaitu adalah sebagai berikut:

- a. Mengimplementasikan rencana transportasi dalam suatu sistem yang terintegrasi dan terpadu yaitu mendukung pengembangan angkutan lokal untuk mencapai sistem pelayanan yang optimal dan tidak menimbulkan konflik pelayanan dengan angkutan regional serta konsisten dengan sistem jaringan jalan dan prasarana transportasi yang dikembangkan dalam kerangka membentuk dan mewujudkan konsep pengembangan tata ruang yang menunjang pertumbuhan kegiatan kota,
- b. Memperlancar arus lalu lintas dengan mengatasi intensitas pergerakan yang tinggi di pusat kota (mengurangi beban di pusat kota) dan pemerataan pelayanan angkutan penumpang di semua wilayah Kota Bogor,
- c. Menjadi salah satu aspek pendukung dalam kegiatan perekonomian.

Terminal Bubulak telah mencapai implementasi rencana transportasi dalam suatu sistem yang terintegrasi dan terpadu serta konsisten dengan prasarana transportasi. Selain itu adanya Terminal Bubulak telah mencapai pengurangan beban di pusat Kota Bogor. Dengan demikian peranan Terminal Bubulak telah sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai Kota Bogor dalam perencanaan sarana prasarana transportasi.

3. Persepsi Supir MPU Terminal Bubulak

Berdasarkan analisis dari pertanyaan yang diberikan kepada responden supir MPU Terminal Bubulak diperoleh hasil bahwa lima (5) atribut dipandang sudah baik yaitu meliputi atribut fasilitas penunjang, atribut keamanan dan kenyamanan, atribut keteraturan dan ketertiban, atribut keberadaan petugas di dalam terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, dan atribut lokasi yang tidak menimbulkan kemacetan. Sedangkan tujuh (7) atribut dipandang tidak baik yaitu meliputi atribut pelataran rute/jurusan angkutan, atribut tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan, atribut rambu-rambu dan papan informasi, atribut kemudahan memperoleh penumpang, atribut waktu tunggu keberangkatan, atribut keberadaan petugas di luar terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, dan atribut daya dukung terhadap pengurangan kemacetan di pusat Kota Bogor. Selain itu responden supir MPU memiliki persepsi yang tidak baik dalam keterkaitannya terhadap keberadaan dua terminal yang berdekatan, yaitu atribut kebingungan dan kesulitan akan adanya dua terminal, dan atribut pengurangan kemacetan oleh adanya dua terminal

Atribut fasilitas penunjang, atribut keamanan dan kenyamanan, atribut keteraturan dan ketertiban, atribut keberadaan petugas di dalam terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, dan atribut lokasi dipersepsikan baik oleh supir MPU dengan persentase berturut-turut 93,3 persen, 96,7 persen, 76,7 persen, 76,7 persen dan 83,3 persen. Alasan persepsi atribut-atribut tersebut sudah baik adalah sebagai berikut :

- Pemeliharaan fasilitas penunjang seperti toilet, musholla, kios/kantin, telepon umum (wartel), dan taman telah dilakukan secara khusus
- Para supir pada umumnya sudah terbiasa dan merasa nyaman di dalam terminal dengan fasilitas seadanya · Keteraturan dan ketertiban diukur para supir dari keteraturan dan ketertiban masuknya kendaraan sehingga MPU mengantri sesuai urutan
- Keamanan dan kenyamanan di dalam terminal dirasakan sudah baik
- Terminal yang terletak pada ruas jalan berkapasitas tinggi menjadikan terminal tidak menimbulkan kemacetan.

Atribut pelataran rute/jurusan angkutan, atribut tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan, atribut rambu-rambu dan papan informasi, atribut kemudahan memperoleh penumpang, atribut waktu tunggu keberangkatan, atribut keberadaan petugas di luar terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, dan atribut daya dukung terhadap pengurangan kemacetan di pusat Kota Bogor dipersepsikan tidak baik oleh supir MPU dengan persentase berturut-turut 56,7 persen, 63,3 persen, 63,3 persen, 96,7 persen, 90 persen, 66,7 persen, dan 50 persen. Alasan persepsi atribut-atribut tersebut tidak baik adalah sebagai berikut :

- Tidak seluruh pelataran rute/jurusan memiliki atap untuk kenyamanan naik turunnya supir maupun penumpang
- Fasilitas kursi di tempat tunggu yang ada sebagian besar telah hilang/rusak dan telah digantikan oleh adanya kantin/kios
- Papan informasi kurang jelas dan berada di tempat yang tidak terlihat seperti posisi yang terlalu tinggi atau di pinggir lintasan
- Seluruh responden mengalami kesulitan untuk mendapatkan penumpang di dalam Terminal Bubulak karena jumlah MPU yang terlalu banyak
- Tidak seluruh MPU masuk ke dalam terminal serta jumlah angkutan yang terlalu banyak
- Keberadaan petugas hanya ada pada jam sibuk, dan kurang tegas dalam menegakkan ketertiban
- Pengurangan kemacetan di pusat Kota Bogor bukan hanya dengan membatasi MPU untuk masuk Kota Bogor saja.

Keberadaan Terminal Laladon dan Terminal Bubulak yang jaraknya berdekatan membuat bingung/sulit terhadap supir MPU Terminal Bubulak, yang disetujui oleh 27 orang atau 90 persen. Dengan adanya dua terminal dan letak Terminal Bubulak yang berada di

dalam mengakibatkan masyarakat yang kurang tertib memilih untuk tidak menggunakan Terminal Bubulak. Pembagian jumlah angkutan/trayek antara Terminal Laladon dan Terminal Bubulak dipersepsikan oleh 22 orang responden atau 73,3 persen tidak mengurangi permasalahan lalu lintas/ kemacetan yang selama ini terjadi.

4. Persepsi Penumpang MPU Terminal Bubulak

Hasil analisis dari pertanyaan yang diberikan kepada responden penumpang Terminal Bubulak diperoleh hasil bahwa dua atribut yang dipersepsikan baik yaitu meliputi atribut kemudahan memperoleh angkutan, atribut lokasi yang tidak menimbulkan kemacetan. Sedangkan sepuluh atribut dipandang tidak baik yaitu meliputi atribut pelataran rute/ jurusan angkutan, atribut tempat tunggu penumpang, atribut rambu-rambu dan papan informasi, atribut waktu tunggu keberangkatan, atribut fasilitas penunjang, atribut keamanan dan kenyamanan, atribut keteraturan dan ketertiban, atribut keberadaan petugas di dalam terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, atribut keberadaan petugas di luar terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, dan atribut daya dukung terhadap pengurangan kemacetan di pusat Kota Bogor. Selain itu penumpang memiliki persepsi yang tidak baik dalam keterkaitannya terhadap keberadaan dua terminal yang berdekatan, yaitu atribut kebingungan dan kesulitan akan adanya dua terminal, dan atribut pengurangan kemacetan oleh adanya dua terminal. Responden penumpang Terminal Bubulak memiliki persepsi untuk memilih salah satu terminal saja yang beroperasi yaitu Terminal Bubulak.

Atribut kemudahan memperoleh angkutan dipersepsikan baik oleh 26 orang responden penumpang atau 86,7 persen. Banyaknya angkutan yang mengantri di dalam terminal membuat penumpang tidak mengalami kesulitan mendapatkan angkutan yang diperlukan. Atribut lokasi terminal dipersepsikan 17 responden atau 56,7 persen adalah tidak menimbulkan kemacetan. Tidak adanya kemacetan dikarenakan Terminal Bubulak terletak di ruas jaringan jalan berkapasitas tinggi.

Atribut pelataran rute/jurusan angkutan, atribut tempat tunggu penumpang, atribut rambu-rambu dan papan informasi, atribut waktu tunggu keberangkatan, atribut fasilitas penunjang, atribut keamanan dan kenyamanan, atribut keteraturan dan ketertiban, atribut keberadaan petugas di dalam terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, atribut keberadaan petugas di luar terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, dan atribut daya dukung terhadap pengurangan kemacetan di pusat Kota Bogor dipersepsikan tidak baik oleh penumpang dengan persentase berturut-turut: 63,3 persen, 80 persen, 46,7 persen, 73,4 persen, 63,3 persen, 50 persen, 76,7 persen, 50 persen, 46,7 persen, dan 60 persen. Alasan persepsi atribut-atribut tersebut tidak baik dan kondisi yang ada adalah sebagai berikut :

- Tidak seluruh pelataran rute/jurusan memiliki atap untuk kenyamanan naik turunnya supir maupun penumpang
- Fasilitas kursi di tempat tunggu yang ada sebagian besar telah hilang/ rusak dan telah digantikan oleh adanya kantin/ kios
- Papan informasi kurang jelas dan berada di tempat yang tidak terlihat seperti posisi

yang terlalu tinggi atau di pinggir lintasan

- Ketidakdisiplinan supir MPU maupun penumpang menjadikan penumpang yang masuk terminal cukup sedikit
- Tidak banyak yang menggunakan/memperhatikan fasilitas penunjang yang tersedia
- tidak ada petugas yang ada di dalam terminal dan terminal kurang terpelihara dari segi kebersihannya
- Tidak rapinya antrian MPU serta adanya MPU yang parkir di sembarang tempat
- Tidak adanya petugas yang terlihat di dalam Terminal Bubulak dalam mengawasi dan menertibkan
- Adanya petugas yang melakukan pungutan liar (pungli) serta adanya petugas yang kurang tegas dalam menegakkan kedisiplinan
- Pengurangan kemacetan di pusat Kota Bogor bukan hanya dengan membatasi MPU untuk masuk Kota Bogor saja.

Keberadaan Terminal Laladon dan Terminal Bubulak yang jaraknya berdekatan dipersepsikan oleh 16 orang atau 53,3 persen responden membuat bingung/ sulit terhadap penumpang Hal ini dikarenakan MPU yang berada di sembarang tempat menjadikan penumpang sulit untuk mendapatkan MPU yang efisien ke tempat tujuan. Pembagian jumlah angkutan/ trayek antara Terminal Bubulak dan Laladon dipersepsikan oleh 11 orang atau 36,7 persen responden tidak mengurangi permasalahan lalu lintas/ kemacetan yang selama ini terjadi. Hal ini dikarenakan penumpang masih merasakan kemacetan di persimpangan perumahan jalan Sindang Barang serta kemacetan menjadi panjang hingga di sekitar Terminal Laladon.

Tabel 1. Kesesuaian Persyaratan Lokasi Terminal Bubulak

No	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	Terminal Bubulak	Terminal Laladon
1.	Terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi	Terletak di dalam wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II dan dalam jaringan trayek pedesaan	Terletak di dalam wilayah Kota Bogor, dalam jaringan trayek angkutan kota, dan antar kota dalam propinsi (AKDP)	Terletak di dalam wilayah Kabupaten Bogor dan dalam jaringan trayek angkutan kota dan angkutan perkotaan
2.	Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB	Terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi kelas IIIA	Terletak di antara jalan tembus baru dan jalan KH. Abdullah Bin Nuh (jalan R1) yang merupakan jalan kolektor primer (K1)	Terletak di Jalan Raya Sindang Barang yaitu jalan kolektor primer I (K1)
3.	Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 2 ha di pulau lainnya	Tersedia lahan sesuai dengan permintaan angkutan	Luas lahan adalah 11.850 m ² untuk 800 lebih angkutan (statis)	Lahan yang tersedia adalah 9.880 m ² untuk 390 kendaraan

4.	Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 m di Pulau Jawa dan 30 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal	Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.	Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal 20 m untuk angkot di bagian depan, 72 m untuk angkot di bagian belakang, dan 20 m serta 105 m untuk masuk serta keluar bus sedang	Mempunyai akses jalan masuk 5m ke terminal dan jalan keluar 15m dari terminal dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal
5.	Jarak antara dua terminal penumpang tipe B, sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa dan 30 km di pulau lainnya		Berjarak $\pm$ 13 km dari terminal Cibinong	

Sumber: Olahan

B. Terminal Laladon

1. Penetapan Lokasi Terminal Laladon

Dalam RTRW Kabupaten Bogor 1999/2009, Kabupaten Bogor memiliki kebutuhan pengembangan terminal di beberapa daerah. Perencanaan pengembangan terminal seperti di Kecamatan Cibinong yaitu Terminal Tipe A, di Kecamatan Leuwiliang yaitu Terminal Tipe B, di Kecamatan Cileungsi yaitu Terminal Tipe C, dan untuk sub terminal dikembangkan tersebar di Ibukota Kecamatan. Daerah pengawasan Terminal Laladon memiliki lingkup Jalan Raya Sindangbarang di depan terminal hingga simpang tiga antara Jl. KH. Abdullah Bin Nuh dengan Jalan Raya Sindang Barang. Jalan Raya Sindang Barang ini merupakan jalan kolektor primer dengan 2 arah dan masing-masing 1 lajur tanpa median jalan. Kepadatan lalu lintas di jalan ini terhitung tinggi dengan kapasitas jalan yang kecil yaitu dicirikan dengan jalan yang hanya 1 lajur untuk 2 arah. Moda transportasi hanya memadukan intra moda transportasi mobil penumpang umum berkapasitas kecil karena merupakan Terminal Tipe C.

Selain itu, Terminal Laladon dipadukan dengan sektor perdagangan dan jasa yaitu Pasar Laladon yang berada dalam satu lokasi yang sama. Kondisi Terminal Laladon berada pada topografi yang datar. Lokasi Terminal dan Pasar Laladon terletak pada hamparan yang memiliki ketinggian sama, juga terhadap jalan. Aspek lingkungan hidup yang diukur dari hasil pemantauan polusi udara di Terminal Laladon tidak didapatkan karena Terminal Laladon baru dioptimalkan pada awal 2007. Terminal Laladon memiliki kesesuaian yang baik dengan 2 persyaratan lokasi terminal tipe C, dan 2 persyaratan lainnya memiliki kesesuaian yang rendah, sehingga kurang layak difungsikan sebagai terminal tipe C.

2. Peranan Terminal Laladon

Secara khusus dalam masa perencanaan, di Ciomas tidak terdapat sama sekali terminal maupun sub terminal sehingga kendaraan antar kota hanya berhenti di pinggir jalan arteri di pusat kota. Dengan demikian diperlukan adanya sub terminal yang menampung kendaraan antar kota. Agar sub terminal yang direncanakan tersebut dapat berfungsi

dengan baik sesuai rencana, pihak pemerintah perlu mengeluarkan suatu kebijaksanaan seperti,

- a. Mengadakan angkutan penghubung dalam kota,
- b. Mengadakan angkutan penghubung antar terminal regional dan lokal yang berfungsi juga sebagai angkutan dalam kota,
- c. Menegaskan pada setiap kendaraan angkutan regional (antar kota) tidak diperbolehkan beroperasi di dalam wilayah kota,
- d. Mengadakan fasilitas pelayanan yang mempunyai fungsi penunjang dalam kawasan terminal seperti rumah makan, pertokoan onderdil, bengkel, dan jasa lain.

Pembangunan Terminal Laladon diperuntukkan sebagai fasilitas penunjang plaza dan pasar tradisional Laladon (Ekspose Rencana Pengoperasian Terminal Laladon, 2003). Berdasarkan hasil wawancara, proses pembangunan Terminal Laladon dibangun melalui pendekatan *rural* yaitu mengintegrasikan potensi bangkitan melalui pembangunan terminal dan pasar secara bersama-sama. Terminal dan Pasar Laladon diarahkan kepada mendorong pertumbuhan ekonomi, memperluas cakupan, efisiensi, efektivitas, dan pelayanan umum kepada masyarakat.

Dari berbagai hal, maka Terminal Laladon memiliki beberapa peranan yang penting yaitu adalah sebagai berikut,

- a. Untuk menunjang plaza dan pasar tradisional Laladon sebagai sarana untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, memperluas cakupan, efisiensi, efektivitas, dan pelayanan umum kepada masyarakat secara bersama dengan fungsi Pasar Laladon
- b. Untuk memperlancar pola pergerakan lalu lintas kendaraan angkutan barang, jasa, dan manusia
- c. Untuk mengarahkan pola pengembangan struktur tata ruang kota.

Terminal Laladon kurang menunjang plaza dan pasar tradisional Laladon, selain itu kelancaran pola pergerakan lalu lintas kurang baik. Akan tetapi pengembangan terminal ini merupakan pengembangan struktur tata ruang kota yang diharapkan oleh Kabupaten Bogor. Dengan demikian peranan Terminal Laladon kurang memiliki kesesuaian dengan tujuan yang hendak dicapai Kabupaten Bogor dalam perencanaan fasilitas pelayanan umum.

3. Persepsi Supir MPU Terminal Laladon

Hasil yang diperoleh dari persepsi supir MPU menunjukkan 11 atribut yang dipersepsikan baik yaitu meliputi atribut pelataran rute/jurusan angkutan, atribut tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan, atribut rambu-rambu dan papan informasi, atribut kemudahan penumpang, atribut fasilitas penunjang, atribut keamanan dan kenyamanan, atribut keteraturan dan ketertiban, atribut keberadaan petugas di dalam terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, atribut lokasi, atribut keberadaan petugas di luar terminal terhadap keteraturan dan ketertiban dan atribut daya dukung terhadap Pasar Laladon. Sedangkan 1 atribut dipersepsikan tidak baik yaitu atribut waktu tunggu. Selain itu supir MPU memiliki persepsi yang baik dalam keterkaitannya terhadap keberadaan

dua terminal yang berdekatan, yaitu atribut kebingungan dan kesulitan akan adanya dua terminal yang rendah, dan atribut pengurangan kemacetan dengan adanya dua terminal.

Atribut pelataran rute/jurusan angkutan, atribut tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan, atribut rambu-rambu dan papan informasi, atribut kemudahan penumpang, atribut fasilitas penunjang, atribut keamanan dan kenyamanan, atribut keteraturan dan ketertiban, atribut keberadaan petugas di dalam terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, atribut lokasi, atribut keberadaan petugas di luar terminal terhadap keteraturan dan ketertiban dan atribut daya dukung terhadap Pasar Laladon dipersepsikan baik oleh supir MPU dengan persentase berturut-turut 66,7 persen, 73,3 persen, 83,3 persen, 53,3 persen, 90 persen, 96,7 persen, 63,3 persen, 60 persen, 60 persen, 63,3 persen dan 46,7 persen. Alasan persepsi atribut-atribut tersebut sudah baik adalah sebagai berikut:

- Pelataran mampu menampung angkutan yang berjumlah relatif lebih sedikit
- Fasilitas tempat tunggu yang ada dan tempat istirahat kendaraan masih baik
- Kondisi fisik rambu dan papan informasi yang relatif lebih baru dan masih baik
- Jumlah MPU di Terminal Laladon relatif lebih sedikit dari MPU di Terminal Bubulak
- Fasilitas penunjang masih relatif baru
- Para supir tidak pernah mengalami atau mengetahui adanya tindakan kriminal di dalam terminal
- Keteraturan dan ketertiban antrian kendaraan di dalam terminal
- Kemacetan yang terjadi dianggap hal yang biasa saja · Kondisi MPU di dalam terminal yang telah antri dirasakan telah tertib
- Keberadaan petugas di luar menjadikan lalu lintas lebih tertib daripada tanpa adanya petugas
- Kegiatan di Pasar Laladon sedikit terbantu oleh adanya Terminal Laladon.

Atribut waktu tunggu dipersepsikan tidak baik oleh supir MPU dengan persentase sebesar 70 persen. Hal tersebut disebabkan banyaknya penumpang yang tidak seluruhnya masuk ke dalam terminal. Keberadaan Terminal Laladon dan Terminal Bubulak yang jaraknya berdekatan dipersepsikan oleh 17 orang atau 56,7 persen responden tidak membuat bingung/sulit terhadap supir MPU. Terminal Laladon yang berada di dekat jalan mengakibatkan masyarakat lebih mudah untuk naik turun di Terminal Laladon. Pembagian jumlah angkutan/trayek antara Terminal Laladon dan Terminal Bubulak dipersepsikan oleh 24 orang atau 80 persen responden telah mengurangi permasalahan lalu lintas/ kemacetan yang selama ini terjadi.

4. Persepsi Penumpang MPU Terminal Laladon

Dari pertanyaan yang diberikan kepada responden penumpang Terminal Laladon diperoleh hasil bahwa hanya 1 atribut yang dipandang sudah baik yaitu atribut kemudahan memperoleh angkutan. Sedangkan 11 atribut dipandang tidak baik yaitu meliputi atribut pelataran rute/jurusan angkutan, atribut tempat tunggu penumpang,

atribut rambu-rambu dan papan informasi, atribut waktu tunggu keberangkatan, atribut fasilitas penunjang, atribut keamanan dan kenyamanan, atribut keteraturan dan ketertiban, atribut keberadaan petugas di dalam terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, atribut lokasi yang menimbulkan kemacetan, atribut keberadaan petugas di luar terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, dan atribut daya dukung terhadap kegiatan Pasar Laladon. Selain itu penumpang memiliki persepsi yang tidak baik dalam keterkaitannya terhadap keberadaan dua terminal yang berdekatan, yaitu atribut kebingungan dan kesulitan akan adanya dua terminal, dan atribut pengurangan kemacetan oleh adanya dua terminal.

Atribut yang dipersepsikan baik oleh penumpang Terminal Laladon yang berjumlah 26 orang atau 86,7 persen adalah kemudahan untuk mendapatkan angkutan di dalam Terminal Laladon. Selain angkutan yang cukup memadai ke beberapa tujuan, posisi MPU yang lebih dekat terhadap jalan membuat angkutan lebih mudah ditemui.

Atribut pelataran rute/jurusan angkutan, atribut tempat tunggu penumpang, atribut rambu-rambu dan papan informasi, atribut waktu tunggu keberangkatan, atribut fasilitas penunjang, atribut keamanan dan kenyamanan, atribut keteraturan dan ketertiban, atribut keberadaan petugas di dalam terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, atribut lokasi yang menimbulkan kemacetan, atribut keberadaan petugas di luar terminal terhadap keteraturan dan ketertiban, dan atribut daya dukung terhadap kegiatan Pasar Laladon dipersepsikan tidak baik secara berturut-turut yaitu: 83,3 persen, 93,3 persen, 66,7 persen, 43,4 persen, 76,7 persen, 43,3 persen, 96,7 persen, 63,4 persen, 63,3 persen, 60 persen, dan 50 persen. Alasan persepsi atribut-atribut tersebut tidak baik adalah sebagai berikut:

- Letak MPU yang terlalu dekat ke jalan;
- Penumpang yang memasuki terminal dan mempergunakan fasilitas tempat tunggu penumpang sangat sedikit;
- Penataan papan informasi yang ada tidak jelas karena berada di dalam terminal, sementara MPU menjadi antri hingga hampir ke luar terminal
- Ketidaksiplinan penumpang maupun supir MPU membuat MPU yang mengantri dalam terminal menunggu lebih lama daripada MPU yang tidak mengantri dan berada di luar terminal
- Fasilitas penunjang terletak di belakang maupun di samping terminal
- Penumpang merasakan lebih aman dan nyaman untuk menggunakan terminal bagian luar saja · MPU lebih banyak yang menaikkan dan menurunkan penumpang di luar terminal
- Petugas jarang ditemui dalam mengatur ataupun menertibkan di dalam terminal
- Lokasi terminal yang terlalu dekat ke jalan
- Aparat yang berada di luar terminal kurang tegas dalam memberikan tindakan terhadap pelanggaran
- Digiatkannya fungsi Terminal Laladon hanya sedikit mendukung terhadap kegiatan pasar.

Keberadaan Terminal Laladon dan Terminal Bubulak yang jaraknya berdekatan dipersepsikan oleh 16 orang atau 53,3 persen responden tidak membuat bingung/sulit terhadap penumpang. Terminal Laladon yang berada di dekat jalan mengakibatkan masyarakat lebih mudah untuk naik turun di Terminal Laladon. Pembagian jumlah angkutan/trayek antara Terminal Laladon dan Terminal Bubulak dipersepsikan oleh 15 orang atau 50 persen tidak mengurangi permasalahan lalu lintas/ kemacetan yang selama ini terjadi. Adanya dua terminal yang saling berdekatan hanya mengurangi sebagian kemacetan yang terjadi di sekitar lampu merah perumahan IPB II Sindangbarang.

5. Keterkaitan Peranan Terminal dengan Persepsi Masyarakat

Dari berbagai peranan yang dimiliki masing-masing terminal, terminal yang telah sesuai dengan peranan yang diinginkan pemerintah daerahnya adalah Terminal Bubulak. Terminal Bubulak telah mencapai implementasi rencana transportasi dalam suatu sistem yang terintegrasi dan terpadu serta konsisten dengan prasarana transportasi. Selain itu adanya Terminal Bubulak telah mencapai pengurangan beban di pusat Kota Bogor. Dengan demikian peranan Terminal Bubulak telah sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai Kota Bogor dalam perencanaan sarana prasarana transportasi. Keberadaan Terminal Laladon kurang menunjang plaza dan pasar tradisional Laladon, selain kelancaran pola pergerakan lalu lintas kurang baik.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penetapan lokasi Terminal Bubulak telah memiliki kesesuaian dengan perencanaan tata ruang wilayah Kota Bogor dan memiliki izin persetujuan lokasi oleh Gubernur Provinsi Jawa Barat. Sedangkan penetapan lokasi Terminal Laladon tidak sesuai. Terdapat pelanggaran Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan. Pasal yang dilanggar adalah Bagian Keempat tentang lokasi terminal khususnya pasal 12 dan 13.
2. Terminal Bubulak dan Terminal Laladon memiliki peranan penting terhadap Kota Bogor dan Kabupaten Bogor yaitu: (i) Mengimplementasikan rencana transportasi dalam suatu sistem yang terintegrasi dan terpadu, (ii) menjadi salah satu aspek pendukung dalam kegiatan perekonomian, (iii) untuk memperlancar pola pergerakan lalu lintas kendaraan angkutan barang, jasa, dan manusia.
3. Atribut masing-masing terminal masih dirasakan kurang baik oleh masyarakat pengguna terminal tersebut. Adanya dua terminal yang memiliki fungsi sama dan dibangun dengan lokasi yang berdekatan membuat sebagian masyarakat pengguna secara umum merasa bingung atau kesulitan dengan kedua terminal. Selain hal tersebut, terdapat persepsi kemacetan di sekitar terminal tidak menjadi berkurang dengan adanya kedua terminal tersebut dan pembagian trayek. Disisi lain, kapasitas terminal dalam mendukung kebutuhan daerah pelayanan kendaraan penumpang masing-masing belum tercapai dengan baik.

4. Terminal yang memiliki kesesuaian dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tentang Terminal Transportasi Jalan dan memiliki kesesuaian yang baik dengan peranan yang diinginkan pemerintahannya adalah Terminal Bubulak. Sedangkan Terminal Laladon kurang memenuhi kesesuaian baik dengan KM Perhubungan No.31 Tahun 1995 maupun dengan peranannya.

B. Rekomendasi Kebijakan

1. Pemerintah Kabupaten Bogor diharapkan untuk lebih memperhatikan skala prioritas pembangunan seperti yang telah direncanakan dalam RTRW, RDTRK maupun perencanaan lainnya. Perlu adanya disiplin dalam menerapkan RTRW dan RDTRK.
2. Perlu melakukan koordinasi yang lebih baik lagi untuk mencapai tujuan yang baik, Pemerintah Kota Bogor dan Pemerintah Kabupaten Bogor sekaligus memperhatikan aspirasi masyarakat.
3. Perlunya perbaikan untuk meningkatkan pelayanan Terminal Bubulak dan Terminal Laladon kepada masyarakat dan untuk menyesuaikan dengan KM No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan melalui perbaikan berbagai atribut terminal, kajian ulang terhadap pembagian trayek dan perlunya kejelasan trayek maupun rute MPU, pembatasan jumlah MPU, kajian ulang terhadap kapasitas statis dan dinamis dari terminal, serta dengan meningkatkan jarak antara jalan dengan pintu keluar masuk terminal.
4. Perlunya pengaturan lalu lintas, ketegasan aparat dari masing-masing pemerintah daerah otonom serta perlu dipercepatnya pembangunan jalan alternatif oleh Pemerintah Kabupaten Bogor sehingga kelancaran lalu lintas dan peranan masing-masing terminal dapat tercapai dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2005. *Dasa-dasar Ekonomi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu. Anonim. 2004. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Bogor: Jurusan Ilmu-ilmu Sosial Ekonomi Pertanian IPB.
- _____. 2003. *Kota Bogor Dalam Angka 2003*. Badan Pusat Statistik Kota Bogor.
- _____. 2006. *Kabupaten Bogor Dalam Angka 2006*. Badan Pusat Statistik Kabupaten Bogor.
- _____. 2006. *Kota Bogor Dalam Angka 2006*. Badan Pusat Statistik Kota Bogor.
- Dinata, Surya. 2006. *Kajian Kebijakan Pengembangan Terminal Mayang Terurai di Kota Pekanbaru*. Tesis. Institut Pertanian Bogor.
- Hanafiah, T. 1987. *Pengembangan Pusat Pertumbuhan dan Pelayanan dalam Rangka Pengembangan Wilayah Pedesaan*. Bogor: InterScience.
- Hamid, Edy Suandi. 2006. *Ekonomi Indonesia: Dari Sentralisasi ke Desentralisasi*. Yogyakarta: UII Press. Lubis,
- Mira Sophia. 2006. *'Kerjasama Antar Daerah Menuju Pembangunan Sinergis': Suatu Tinjauan Singkat mengenai Kawasan Kerjasama InterRegional SINGBEBAS (Singkawang Bengka*

yang Sambas) di Propinsi Kalimantan Barat' dalam *Membangun Indonesia dari Daerah*. Penyunting (eds.)

Djadijono M. dkk. Yogyakarta: Kanisius. Mangkoesoebroto, Guritno. 2001. *Ekonomi Publik*. Yogyakarta: BPFE. Mukti, Sri Handoyo. 2002. 'Sistem Pengembangan Prasarana Wilayah' dalam *Pengembangan Wilayah dan Otonomi Daerah: Kajian Konsep dan Pengembangan*. Penyunting (eds.) Ambardi, Urbanus. dkk. Jakarta: BPPT.

_____.KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 31 TAHUN 1995 TENTANG TERMINAL TRANSPORTASI JALAN

–Nindyantoro. 2004. *Kebijakan Pembangunan Wilayah: Dari Penataan Ruang Sampai Otonomi Daerah*. Bogor: Departemen Ilmu-ilmu Sosial Ekonomi Pertanian.

Pemerintah Kabupaten Bogor. 1999. *Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bogor Tahun 1999-2009*. Kabupaten Bogor.

Pemerintah Kota Bogor. 1999. *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor Tahun 1999-2009*. Kota Bogor

Putri, Eka Intan Kumala. *et. al.* 2007. *Analisis Perilaku Masyarakat Menurut Strata Ekonomi Mengenai Atribut Air Bersih dan Implikasi terhadap Kebijakan: Suatu Aplikasi "Laddering Method" dan Analytic Hierarchy Process*. Usulan Penelitian Hibah Bersaing. Institut Pertanian Bogor.

Rushton. 1979. *Optimal Location of Facilities*. COMPRESS, Inc. Wentworth.

Sarundajang, SH. 2002. *Pemerintahan Daerah di Berbagai Negara*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Sugihartha, I. Komang. 2004. *Studi Persepsi Pengguna Terhadap Atribut Pelayanan Angkutan Kota Denpasar*. Skripsi. Institut Teknologi Bandung.

Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.

Tarigan, Nita Sari. 2007. *Analisis Persepsi Masyarakat Tentang Berdirinya Terminal dan Pasar Laladan di Kabupaten Bogor*. Tesis. Institut Pertanian Bogor.

Tarigan, Robinson. 2002. *Perencanaan Pembangunan Wilayah: Pendekatan Ekonomi dan Ruang*. Medan: Departemen Pendidikan Nasional.

Warpani, Suwardjoko P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB. Yudoyono, Bambang. 2003. *Otonomi Daerah: Desentralisasi dan Pengembangan SDM Aparatur Pemda dan Anggota DPRD*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Yusfandrik, Jofy. 2006. *Persepsi Pengunjung terhadap Fungsi Kebun Raya Cibodas sebagai Sarana Pendidikan Lingkungan dan Preferensi Terhadap Bentuk Wisata Edukatif*. Skripsi. Institut Pertanian Bogor.

*) Peneliti pada Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan Republik Indonesia

**) Dosen pada Departemen Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut pertanian Bogor.

***) Asisten Peneliti di Institut pertanian Bogor, pada Departemen Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan