

PENENTUAN LOKASI DAN LAYOUT TERMINAL BARANG DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN

Fitria

Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jl. Raya Setu No.58, Mekarwangi,
Kec. Setu, Bekasi, Jawa Barat
17530

Yudi Karyanto, ATD, M.Sc

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jl. Raya Setu No.58, Mekarwangi,
Kec. Setu, Bekasi, Jawa Barat
17530

Rika Marlia, M. MTR

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jl. Raya Setu No.58, Mekarwangi,
Kec. Setu, Bekasi, Jawa Barat
17530

Abstract

Padang Pariaman Regency has a strategic location, especially for freight transport crossings because it is located on a crossing route that connects Padang City, Tanah Datar Regency, and Agam Regency. This makes Padang Pariaman Regency very strategic for freight transport crossings, so that Padang Pariaman Regency has the potential as a transportation node and transit location for external and internal movements. From the strategic location of Padang Pariaman Regency, the provision of good facilities and infrastructure will be able to support the smooth flow of vehicle traffic entering or leaving or only passing through Padang Pariaman Regency.

The results of data collection after data collection is carried out, then the data that has been collected is then processed for data processing through a decision-making method based on the Composite Performance Index (CPI) performance index. This is intended to obtain the best location for the construction of a freight transport terminal. To determine what facilities are used by the angbar terminal, it is done by determining the facilities based on PM 102 of 2018 to comply with the regulations that have been set.

Keywords: Determination of the Location and Layout of the Goods Terminal

Abstrak

Kabupaten Padang Pariaman mempunyai letak yang strategis terutama untuk perlintasan angkutan barang karena terletak di jalur perlintasan yang menghubungkan Kota Padang, Kabupaten Tanah Datar, dan Kabupaten Agam. Hal tersebut menjadikan Kabupaten Padang Pariaman sangat strategis untuk perlintasan angkutan barang, sehingga Kabupaten Padang Pariaman memiliki potensi sebagai simpul transportasi dan lokasi transit bagi pergerakan eksternal dan internal. Dari letak Kabupaten Padang Pariaman yang strategis, penyediaan sarana dan prasarana yang baik akan dapat menunjang kelancaran arus lalu lintas kendaraan yang masuk atau keluar maupun yang hanya melintas di Kabupaten Padang Pariaman.

Setelah data yang diperlukan sudah dikumpulkan maka selanjutnya dilakukan pengolahan data untuk melalui metode pengambilan keputusan berbasis indeks kinerja *Composite Performance Index* (CPI). Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan lokasi terbaik untuk di bangun terminal angkutan barang. Untuk menentukan fasilitas apa saja yang digunakan oleh terminal angbar dilakukan dengan cara menentukan fasilitas berdasarkan PM 102 Tahun 2018 agar sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

Kata Kunci: *Penentuan Lokasi dan Layout Terminal Barang*

Latar Belakang

Kabupaten Padang Pariaman mempunyai letak yang strategis terutama untuk perlintasan angkutan barang karena terletak di jalur perlintasan yang menghubungkan Kota Padang, Kabupaten Tanah Datar, dan Kabupaten Agam. Hal tersebut menjadikan Kabupaten Padang Pariaman sangat strategis untuk perlintasan angkutan barang, sehingga Kabupaten Padang Pariaman memiliki potensi sebagai simpul transportasi dan lokasi transit bagi pergerakan eksternal dan internal. Dari letak Kabupaten Padang Pariaman yang strategis, penyediaan sarana dan prasarana yang baik akan dapat menunjang kelancaran arus lalu lintas kendaraan yang masuk atau keluar maupun yang hanya melintas di Kabupaten Padang Pariaman.

“Di kabupaten Padang Pariaman terdapat kawasan pabrik yang bersifat komoditi dan umum. Kawasan industry komoditi terdapat pada zona 2,6 dan 11, untuk zona 6 dan 11 yaitu berupa kelapa dan untuk zona 2 berupa tambak udang. Untuk kawasan industry umum terdapat pada zona 18 tepatnya di Batang Anai yaitu PT. COCA-COLA EUROPACIFIK PARTNERS INDONESIA Melalui PT ANDALAS SURYA JAYA, PT. BUMI SARIMAS INDONESIA, PT. JAPFA COMFEED INDONESIA, dan PT. KUNANGO JANTAN. Dari ketujuh kawasan pabrik tersebut akibatnya muncul perjalanan angkutan barang baik mengirim barang, mengambil barang atau pulang yakni sebanyak 87 perjalanan angkutan barang perhari dengan rincian asal perjalanan terbanyak adalah dari zona 18 dengan jumlah perjalanan sebanyak 65 perjalanan, dan tujuan terbanyak ke zona 26 sebanyak 16 perjalanan” (hasil survei tanggal 4 November 2021).

Kabupaten Padang Pariaman belum mempunyai terminal barang yang dapat menjadi titik simpul dalam jaringan transportasi angkutan barang yang berfungsi sebagai pelayanan umum dimana terminal sebagai tempat pengendalian dan pengawasan angkutan barang, melancarkan arus barang, dan memiliki peranan yang penting bagi efisiensi kehidupan masyarakat setempat.

Gambaran Umum

Kabupaten Padang Pariaman yang terletak antara 0°11' – 0°49' Lintang Selatan dan 98°36' – 100°28' Bujur Timur, dengan luas wilayah sekitar 1.328,79 km² dan panjang garis pantai 60,50 km². Luas daratan daerah ini setara dengan 3,15 persen dari luas daratan wilayah Provinsi Sumatra Barat.

Padang Pariaman adalah kabupaten dengan luas wilayah terkecil di Sumatra Barat, yakni 1.328,79 km². Padahal dahulunya kabupaten ini pernah memiliki luas wilayah terbesar di Sumatra Barat (dikenal dengan istilah *Piaman Laweh* atau Pariaman Luas), sebelum diperluasnya Kota Padang pada tahun 1980 dengan memasukan sebagian wilayah dari kabupaten ini, serta dimekarkannya Kabupaten Kepulauan Mentawai pada tahun 1999 dan Kota Pariaman pada tahun 2002.

Kabupaten Padang Pariaman terdiri dari wilayah daratan pada daratan Pulau Sumatra dan 6 pulau-pulau kecil, dengan 40 % daratan rendah yaitu pada bagian barat yang mengarah ke pantai. Daerah dataran rendah terdapat disebelah barat yang terhampar sepanjang pantai dengan ketinggian antara 0 – 10 meter di atas permukaan laut, serta 60% daerah bagian timur yang merupakan daerah bergelombang sampai ke Bukit Barisan. Daerah bukit bergelombang terdapat disebelah timur dengan ketinggian 10 – 1000 meter di atas permukaan laut. Secara administratif, Kabupaten Padang Pariaman terdiri dari 17 (tujuh belas) Kecamatan dan 103 (seratus tiga)

nagari/desa.

Panjang jalan negara di Kabupaten Padang Pariaman pada tahun 2020 mencapai 80,932 km, jalan provinsi 82,109 km, dan jalan yang dikuasai pemerintah kota 1719,769 km. Jumlah tersebut tidak mengalami banyak perubahan dari tahun sebelumnya. Kondisi jalan yang dikategorikan baik sepanjang 70,30 km, kondisi sedang 7,80 km, kondisi rusak 2,60 km, dan kondisi rusak berat 23,84 km. Fungsi jalan di kawasan pabrik yang bersifat umum adalah jalan arteri primer dengan kelas jalan kelas III.

Dari segi sarana Kabupaten Padang Pariaman pada saat ini transportasi Padang Pariaman sebagian besar di layani angkutan umum dengan trayek tidak tetap dan teratur. Angkutan umum yang ada di angkutan Padang Pariaman di bagi menjadi angkutan umum dalam trayek dan angkutan umum tidak dalam trayek, untuk angkutan umum dalam trayek hanya berupa angkutan desa atau angdes dan untuk angkutan antar kota antar provinsi (AKAP) dan angkutan antara kota dalam provinsi (AKDP).

Prasarana transportasi yang ada di Kabupaten Padang Pariaman seperti terminal, jalan, dan pangkalan angkutan pendukung sudah ada tetapi belum di gunakan sesuai fungsinya.

Kajian Pustaka

1. Sistem Transportasi
Menurut Tamin (2000), sistem Transportasi dapat dipahami melalui dua pendekatan yaitu sistem transportasi menyeluruh (makro) serta sistem transportasi mikro yang merupakan hasil pemecahan dari sistem transportasi makro menjadi lebih kecil yang masing-masing saling terkait dan saling memengaruhi.
2. Terminal Barang
Terminal barang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan antar moda transportasi. (Warpani, 2002)
3. Kinerja Lalu Lintas
Menurut Tamin & Nahdalina (1998), menyatakan bahwa kinerja lalu lintas perkotaan dapat dinilai dengan menggunakan parameter lalu lintas yaitu untuk ruas jalan dapat berbentuk V/C Ratio dan kecepatan, untuk persimpangan dapat berupa tundaan dan kapasitas simpang.
4. Kapasitas Jalan
Pada Pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, kapasitas jalan yaitu arus lalu lintas maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu (geometri, distribusi arah 32 dan komposisi lalu lintas, faktor lingkungan).

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

(1)

Dimana:

C = Kapasitas ruas Jalan (smp/jam)

C_o = Kapasitas dasar untuk kondisi tertentu/ideal (smp/jam)

FC_w = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

FC_{sp} = Faktor penyesuaian pemisah arah

FC_{sf} = Faktor penyesuaian hambatan samping

FC_{cs} = Faktor penyesuaian ukuran kota

5. Volume Lalu Lintas

Pada Pasal 13 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, yang dimaksud dengan volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu penampang tertentu pada suatu ruas jalan tertentu pada satuan waktu tertentu.

6. Penyelenggaraan Terminal Angkutan Barang

Sebelum dilakukannya pembangunan terminal angkutan barang, terlebih dahulu perlu adanya pemilihan lokasi terminal angkutan barang. Berdasarkan PM No. 102 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan terminal angkutan barang. Untuk menentukan titik terminal angkutan barang harus memperhatikan beberapa syarat yaitu :

- a. tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;
- b. kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang;
- c. kelas jalan;
- d. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalandan jaringan lintas;
- e. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
- f. kesesuaian dengan sistem logistik nasional;
- g. permintaan angkutan barang;
- h. pola distribusi barang;
- i. kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi;
- j. keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dan/atau
- k. kelestarian fungsi lingkungan hidup.

7. Analisis Penentuan Lokasi

Penentuan alternatif berupa lokasi-lokasi yang berpotensi menjadi lokasi pembangunan terminal barang

8. Analisis Penentuan Kriteria

Kriteria yang digunakan berdasarkan aspek penentuan lokasi pembangunan, diantaranya rencana induk jaringan lintas dan angkutan jalan, ketersediaan

lahan, kondisi topografi, kinerja lalu lintas, aksesibilitas, kelestarian lingkungan, dan biaya investasi awal. Berikut kriteria tersebut :

- a. Kinerja ruas jalan
- b. Aksesibilitas
- c. Kelestarian lingkungan
- d. Biaya investasi awal

9. Analisis Kebutuhan Fasilitas

Menentukan fasilitas apa saja yang ada di dalam terminal harus berdasarkan PM No. 102 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan terminal

Metodologi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan berdasarkan metodologi penelitian dari tahap awal identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan dan analisis data, untuk menentukan titik terminal barang dilakukan analisis menggunakan metode pengambilan keputusan berbasis indeks kinerja *Composite Performance Index* (CPI). Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan lokasi terbaik untuk di bangun terminal barang. Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Padang Pariaman pada tahun 2021.

Analisis

1. Penentuan lokasi alternatif

a. Lokasi Alternatif 1

Lokasi ini terletak pada ruas Jalan Raya Padang – Bukittinggi 13.

1) Ketersediaan Lahan dan Kelestarian Lingkungan

Pada lokasi alternatif 1 ini tersedia lahan kosong berupa ruang terbuka yang luas yaitu dengan ukuran 100 x 110 m, sehingga nantinya dapat dibangun terminal barang. Lahan kosong yang merupakan lokasi alternatif 1 ini berada dekat dengan sungai sehingga sewaktu waktu bisa terjadi banjir. Padal lokasi ini kondisi tanah rata dan letaknya persis di samping Jalan Raya Padang – Bukittinggi 13.

2) Kinerja Ruas Jalan

Untuk, kapasitas jalan pada lokasi alternatif 1 sebesar 2453,4 smp/jam, V/C ratio sebesar 0.37, dengan kecepatan 37 km/jam.

3) Aksesibilitas

Ditepi jalan langsung tidak perlu membuat akses jalan menuju lokasi titik.

b. Lokasi Alternatif 2

Lokasi ini terletak pada ruas Jalan Pariaman 1

1) Ketersediaan Lahan dan Kelestarian Lingkungan

Pada lokasi alternatif 2 ini tersedia lahan kosong berupa ruang terbuka yang luas 90 x 90 m, sehingga nantinya dapat dibangun terminal barang. Lahan tersebut lokasinya dekat dengan pemukiman dan jauh dari kawasan industri.

Lahan kosong yang merupakan lokasi alternatif 2 ini terletak relatif jauh dari sungai sehingga pada lokasi tersebut tidak rawan banjir. Pada lokasi ini kondisi tanah rata dan letaknya persis di samping Jalan Raya Pariaman 1.

2) Kinerja Ruas Jalan

Untuk, kapasitas jalan pada lokasi alternatif 2 sebesar 2610 smp/jam, V/C ratio sebesar 0.34, dengan kecepatan 35 km/jam.

3) Aksesibilitas

Ditepi jalan langsung tidak perlu membuat akses jalan menuju lokasi titik

c. Lokasi Alternatif 3

Lokasi ini terletak pada ruas Jalan Raya Padang – Bukittinggi 1.

1) Ketersediaan Lahan dan Kelestarian Lingkungan

Pada lokasi alternatif 3 ini tersedia lahan kosong berupa ruang terbuka yang luas 110 x 120 m, sehingga nantinya dapat dibangun terminal barang. Lahan pada lokasi alternatif 3 tersebut berada dekat dengan pemukiman dan berada pada zona yang merupakan kawasan pabrik. Lahan kosong yang merupakan lokasi alternatif 3 ini terletak relatif jauh dengan sungai sehingga pada lokasi alternatif 3 tersebut tidak rawan banjir. Kondisi topografi yang datar di lokasi ini juga menunjang apabila nantinya dibangun terminal barang. Lokasi alternatif terletak persis di samping Jalan Raya Padang-Bukittinggi 1.

2) Kinerja Ruas Jalan

Untuk kapasitas jalan pada lokasi alternatif 3 sebesar 2821,5 smp/jam, V/C ratio sebesar 0.45, dengan kecepatan 39 km/jam.

3) Aksesibilitas

Ditepi jalan langsung tidak perlu membuat akses jalan menuju lokasi titik.

2. Perbandingan Setelah dilakukan analisis kriteria dengan memberikan nilai transformasi sesuai tren positif (+) dan tren negatif (-) yang berlaku sesuai aturan metode pengambil keputusan Composite Performance Index (CPI), maka selanjutnya hasil nilai transformasi dikalikan dengan bobot yang berlaku pada setiap kriteria-kriteria yang ada sesuai dengan aturan metode pengambil keputusan Composite Performance Index (CPI). Dan hasil dari penjumlahan perkalian pembobotan pada setiap lokasi alternatif dirangkingkan. Lokasi alternatif yang memiliki rangking teratas, merupakan pilihan lokasi yang paling tepat untuk penentuan lokasi terminal barang di Kabupaten Padang Pariaman. Berikut pada Tabel 1 merupakan analisis pemilihan lokasi menggunakan metode Composite Performance Indeks:

KRITERIA	BOBOT PER KRITERIA	ALTERNATIF 1		ALTERNATIF 2		ALTERNATIF 3	
		TOTAL TRANSFORMASI NILAI	NILAI LOKASI	TOTAL TRANSFORMASI NILAI	NILAI LOKASI	TOTAL TRANSFORMASI NILAI	NILAI LOKASI
KRITERIA KINERJA RUAS JALAN	0,36	297,34	107,04	306,38	110,30	302,59	108,93
KRITERIA AKSESIBILITAS	0,30	437,31	131,19	355,28	106,58	473,56	142,07
KRITERIA KELESTARIAN LINGKUNGAN	0,2	400	80,00	600,00	120,00	600	120,00
KRITERIA BIAYA AWAL INVESTASI	0,14	200	28,00	187,50	26,25	152,78	21,39
TOTAL NILAI LOKASI	1,00	346,23		363,13		392,39	

Lokasi alternatif yang memiliki ranking teratas, merupakan pilihan lokasi yang paling tepat untuk penentuan lokasi terminal angkutan barang di Kabupaten Buleleng. Lokasi yang memiliki ranking teratas tersebut adalah lokasi alternatif 5 yang terletak di zona 30 pada ruas Jalan Seririt-Singaraja 8, dengan akumulasi nilai lokasi sebesar 391.21.

3. Kebutuhan Fasilitas Terminal Barang

Berdasarkan PM No. 102 Tahun 2018 berikut merupakan fasilitas yang diperlukan terminal barang.

I. Fasilitas Utama Terminal

a. Bangunan Kantor Terminal

Bangunan kantor terminal adalah bangunan yang digunakan untuk kegiatan pengaturan administrasi, pelayanan kepada pengguna jasa dan operasional terminal oleh operator. Kebutuhan akan ruang kantor hendaknya disesuaikan dengan banyaknya pegawai dan petugas. Ukuran yang dapat digunakan untuk petak bangunan kantor terminal barang adalah sebagai berikut :

1. Ruang kepala terminal 25 m²;
2. Ruang rapat pegawai terminal per orang 2 m²;
3. Ruang operasional per orang 6 m²;
4. Ruang toilet dan kamar mandi 2,67 m²;
5. Ruang servis dan sirkulasi 20% dari luas kantor.

b. Parkir Angkutan Barang

Parkir angkutan barang dipengaruhi oleh Satuan Ruang Parkir (SRP) dan manuver kendaraan untuk keluar masuk terminal. Dimensi dasar untuk Satuan Ruang Parkir (SRP) yang dijadikan acuan berdasarkan petunjuk yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dipengaruhi oleh faktor besarnya bukaan pintu dan jenis kendaraan yang parkir. Dimensi ruang parkir selanjutnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 5. 1 Dimensi Satuan Ruang Parkir

No	Jenis Kendaraan	Dimensi SRP (m)
1a	Mobil Penumpang Gol I	2,3 x 5
1b	Mobil Penumpang Gol II	2,5 x 5
1c	Mobil Penumpang Gol III	3,0 s/d 3,6 x 5
2	Bus / Truk	3,4 x 12,5
3	Sepeda Motor	0,75 x 2,0

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Dimensi SRP dari kendaraan angkutan barang berupa truk besar yakni 3,4 x 12,5 m, sedangkan untuk truk kecil yakni 2,3m x 5m.

c. Gudang Barang

Untuk menunjang proses bongkar muat di terminal barang, maka perlu adanya penyediaan fasilitas pergudangan untuk bongkar muat angkutan barang. Luas gudang yang akan disediakan pada terminal angkutan barang nantinya seluas 15 x 20m, dan direncanakan akan tersedia 2 unit gudang barang, sehingga kebutuhan luas untuk gudang barang seluas 600m². Tiga unit gudang barang yang tersedia yakni;

1) Gudang Umum

Gudang umum pada dasarnya adalah ruang yang dapat disewakan untuk mengatasi kebutuhan distribusi dalam jangka pendek. Pengecer yang memiliki gudang sendiri, mereka terkadang mencari ruang penyimpanan tambahan jika kapasitas gudang mereka tidak mencukupi atau jika mereka melakukan pembelian produk dalam jumlah besar dengan alasan tertentu. Sebagai contoh, pengecer bisa memesan tambahan barang untuk memaksimalkan penjualan di toko atau ketika ada harga promosi daripemasok jika membeli dalam jumlah besar.

2) Gudang Khusus Dengan Climate-Controlled Warehouse

Gudang penyimpanan yang menangani berbagai jenis produk dengan penanganan khusus kondisi seperti *freezer* untuk menyimpan produk beku dan kelembaban lingkungan.

d. Rambu-Rambu dan Papan Informasi

e. Peralatan Bongkar Muat

2 Fasilitas Penunjang Terminal

a. Mushalla

Kebutuhan luas lahan mushalla adalah sebesar 36 m² dan bangunan mushalla di terminal barang dapat dibuat dengan dimensi 6 x 6 meter, dengan kapasitas sepuluh hingga lima belas orang.

b. Kamar Mandi atau Toilet

Fasilitas ini memiliki kedekatan absolute dengan fasilitas mushola dan hubungan yang penting terhadap areal pemberangkatan serta kantor terminal. Berdasarkan studi Ditjendat ditetapkan luas kebutuhan kamar mandi dan WC adalah 80% x luas mushola dengan persyaratan :

- a) 1,275 m² per unit, tanpa urinoir;
- b) 2,750 m² per unit, dengan urinoir.

Sumber : Kementrian Pekerjaan Umum, Standar Toilet Umum Indonesia

$$\begin{aligned}\text{Luas Toilet} &= 80\% \times 36 \text{ m}^2 \\ &= 28,8 \text{ m}^2\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Jumlah Toilet} &= 28,8 : 2,75 \\ &= 10 \text{ unit toilet dengan urinoir}\end{aligned}$$

Kebutuhan luas lahan toilet sebesar 28,8 m² dan dapat dibuat dengan dimensi 4 x 7 meter

c. Kios atau Kantin

Luas kios atau kantin direncanakan 12 m² untuk 1 unitnya dan jumlahnya ada 10 unit sehingga kebutuhan luas untuk kios/kantin seluas 120 m². Bangunan kios/kantin dapat dibuat dengan dimensi 4m x 30m.

d. Ruang Pengobatan

Kebutuhan luas lahan untuk ruang pengobatan disesuaikan dengan ketersediaan lahan. Luas lahan ini diasumsikan 25 m². Dengan luas 25 m², bangunan ruang pengobatan di dalam terminal barang dapat dibuat dengan dimensi 5 x 5 meter.

e. Fasilitas Bengkel

Salah satu alasan pengemudi angkutan barang memarkirkan kendaraannya pada bahu jalan adalah karena mesin kendaraan panas maupun kendaraan sedang mengalami kerusakan, sehingga pada terminal angkutan barang perlu disediakan bengkel untuk memperbaiki kendala yang terjadi pada kendaraan angkutan barang.

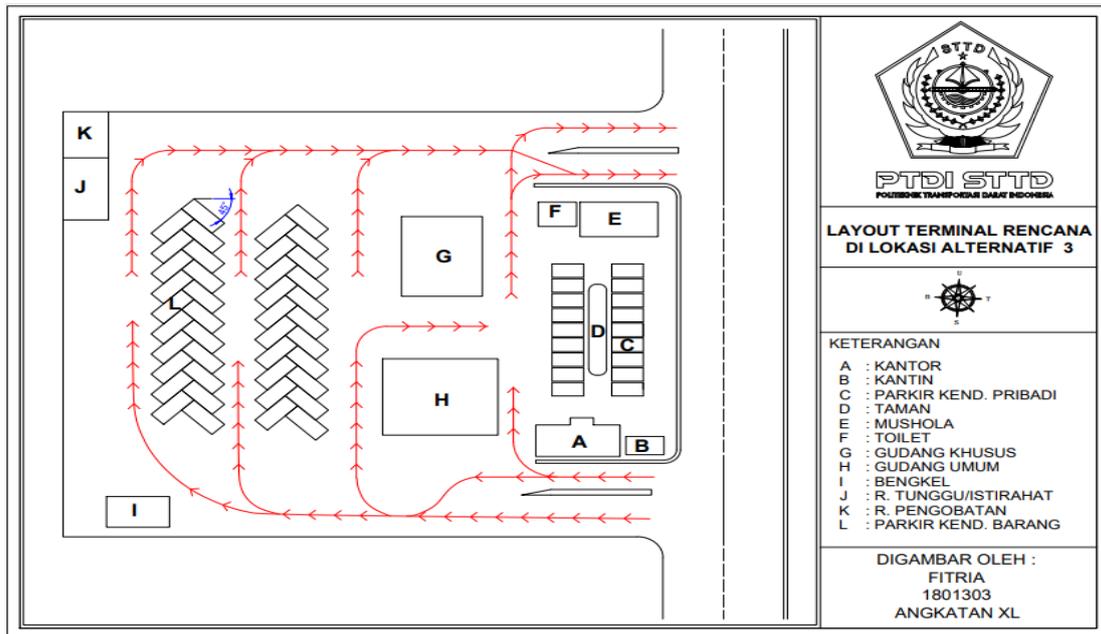
f. Fasilitas parkir kendaraan selain kendaraan barang.

Fasilitas parkir untuk kendaraan selain kendaraan barang memiliki lebar sebesar 10m dengan panjang parkir 17m. Sehingga membutuhkan lahan sebesar 170m². Fasilitas parkir dapat dibuat dengan ukuran 10m x 17m.

g. Taman.

Adanya taman bertujuan untuk meningkatkan nilai estetika seni dan keindahan di dalam terminal serta untuk mengurangi polusi di area sekitar terminal angkutan barang.

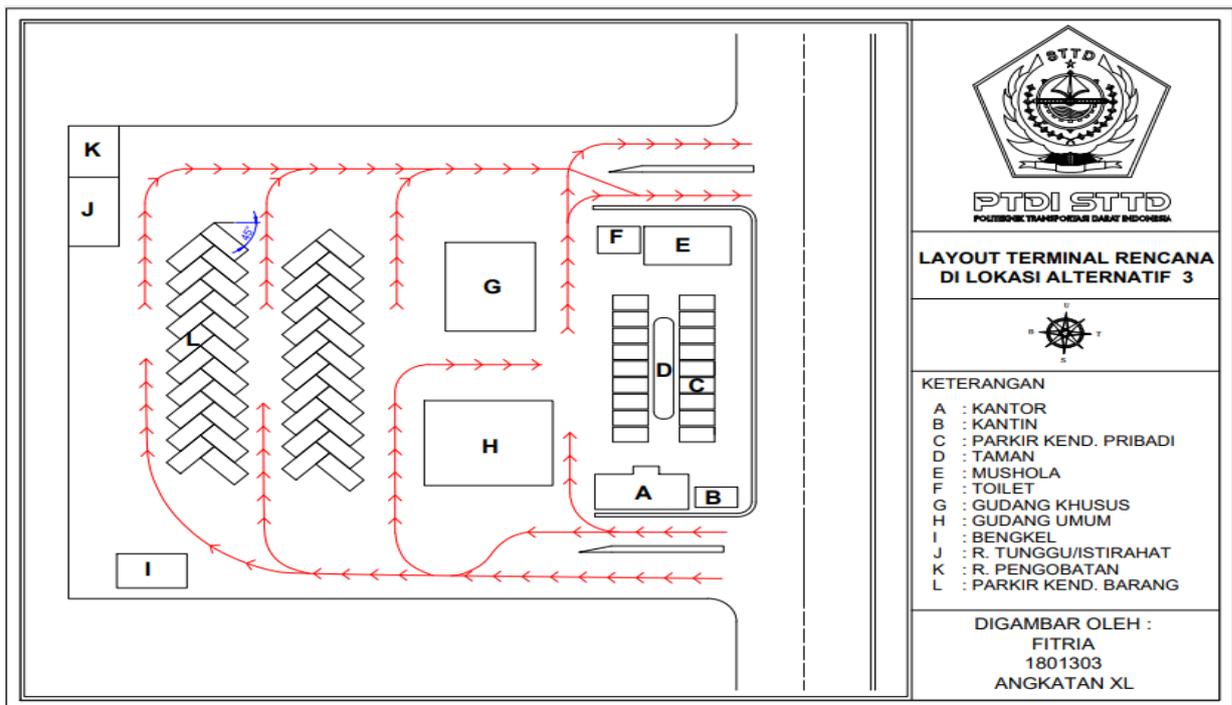
Berikut merupakan layout usulan terminal alternative



Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan :

1. Berdasarkan penilaian menggunakan metode Composite Performance Index (CPI), kriteria yang berpengaruh terhadap penentuan titik lokasi terminal barang adalah : Kinerja ruas Jalan, aksesibilitas, kelestarian lingkungan, dan biaya investasi awal. Dari analisis masing-masing kriteria tersebut maka diperoleh hasil berupa nilai transformasi dari setiap lokasi alternatif 1, 2 dan lokasi alternatif 3 yaitu nilai transformasi tren positif (+) dan nilai transformasi negatif (-).
2. Setelah dilakukan analisis kriteria dengan memberikan nilai transformasi sesuai tren positif (+) dan tren negatif (-) yang berlaku sesuai aturan metode pengambil keputusan Composite Performance Index (CPI), maka selanjutnya hasil nilai transformasi dikalikan dengan bobot yang berlaku pada setiap kriteria-kriteria yang ada sesuai dengan aturan metode pengambil keputusan Composite Performance Index (CPI). Lokasi dengan nilai bobot akhir terbesar adalah lokasi alternatif 3 dengan total transformasi nilai keseluruhan sebesar 392,39. Jadi dari analisis tersebut pilihan lokasi terbaik adalah lokasi alternatif 3 yang terletak di zona 18 pada ruas Jalan Raya Padang – Bukittinggi 1.
3. Layout terminal rencana



Dengan adanya proses kegiatan di dalam terminal barang tersebut maka usulan desain layout terminal barang yang nantinya dibuat harus mempertimbangkan fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang ada di dalam terminal, seperti pada usulan layout yang diberikan pada bab sebelumnya.

Ucapan Terimakasih

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis tidak lepas dari bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Bapak Ahmad Yani, ATD, MT;
2. Ibu Dessy Angga Afrianti, M.Sc selaku Kepala jurusan Sarjana Terapan Transportasi Darat;
3. Bapak Yudi Karyanto, ATD, M. SC dan Ibu Rika Marlia, M. MTR, selaku dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahan langsung terhadap kelancaran penulisan terhadap penulisan skripsi ini;
4. Para dosen penguji atas koreksi dan sarannya yang menjadikan skripsi ini lebih baik;
5. Dinas Perhubungan Kabupaten Padang Pariaman;
6. Seluruh dosen beserta civitas akademika Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD;
7. Rekan-rekan Taruna/i Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat Angkatan XL;
8. Semua pihak yang sudah memberikan dorongan baik moril maupun materil dan perhatian serta motivasi dukungan penuh pada penulis.

Daftar Pustaka

_____,1995, Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 31 tentang Terminal Transportasi Jalan. Jakarta

_____,2003, Surat Keputusan Direktorat Perhubungan Darat Nomor 1361 tentang Penetapan Simpul Transportasi Jalan Untuk Terminal. Jakarta

_____,2004, Undang - undang Nomor 38 tentang Jalan. Jakarta

_____,2004, Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 727 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Barang. Jakarta

_____,2009, Undang-Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jakarta

_____,2013, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jakarta

_____,2018, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 102 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Terminal Barang. Jakarta

_____,2019, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan. Jakarta

_____,2021, Kabupaten Padang Pariaman Dalam Angka, Padang Pariaman

Abubakar, Iskandar, DKK. Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib, Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Indonesia

Afriyanto, Muhammad. 2021. Penentuan Titik Terminal Angkutan Barang di Kabupaten Buleleng, STTD Bekasi

Pasaribu, Theresia Marsintani. 2020. Perencanaan Lokasi Terminal Angkutan Barang Di Kota KUPANG, STTD Bekasi

Riyadi, Bagus Eka. 2015. Perencanaan Terminal Angkutan Barang di Kota Duri. STTD Bekasi

Rohman, Fauzi. 2016. Optimalisasi Terminal Angkutan Barang di Kota Ponorogo. STTD Bekasi

Setijowarno, Djoko, 2003. Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi. Semarang

Tamin, Ofyar Z, Perencanaan, Permodelan, dan Rekayasa Transportasi, Penerbit ITB, Bandung

Tindaon, Michelle Jean. 2019. Perencanaan Lokasi Terminal Barang Berdasarkan Aksesibilitas di Kabupaten Purworejo. STTD Bekasi

Wibisono, Karisma Bachtiar. 2019. Perencanaan Lokasi Terminal Barang Berdasarkan Aksesibilitas di Kabupaten Tanah Laut. STTD Bekasi