

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi yang prima mendukung terjadinya pertumbuhan sosial dan ekonomi daerah serta memberikan dampak positif pada perkembangan sumber daya. Untuk mewujudkan hal tersebut diperlukan sistem transportasi yang antar komponennya saling berkaitan dalam pelayanan jasa transportasi. Sistem transportasi terdiri dari ruang untuk bergerak, tempat awal dan tujuan akhir pergerakan, alat angkut, serta pengelolaan yang mengkoordinasikan ketiga unsur tersebut. Sistem transportasi yang baik harus mencakup beberapa hal penting antara lain kecepatan, keselamatan, kenyamanan, kelancaran, ekonomis, dan terjangkau (Miro, 2005).

Terminal merupakan salah satu bagian penting dalam sistem transportasi yang mendukung kelancaran konektivitas antar wilayah. Berdasarkan undang-undang nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Terminal angkutan umum memiliki fungsi untuk membantu kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di tempat tertentu. Kebijakan terkait konektivitas yang disediakan oleh koridor regional sangat penting dalam upaya peningkatan konektivitas wilayah dan akses menuju layanan logistik (*World Bank*, 2021).

Berdasarkan Laporan Umum Tim Praktek Kerja Lapangan Kota Pekalongan 2022, saat ini terdapat 5 trayek Angkutan Perkotaan yang terdiri dari 155 kendaraan yang beroperasi di Kota Pekalongan. Angkutan Perkotaan menjadikan kawasan Pasar Sorogonen sebagai tempat transit kendaraan. Angkutan tersebut menggunakan badan jalan untuk berhenti dan menaik-turunkan penumpang. Kondisi tersebut mengurangi kapasitas jalan kawasan pasar.

Menurut MKJI (1997), Kapasitas jalan yaitu kemampuan ruas jalan untuk menampung volume atau arus lalu lintas dalam satuan waktu tertentu. Salah satu faktor yang memengaruhi kapasitas adalah hambatan

samping seperti pejalan kaki, pemberhentian angkot, dan kendaraan lainnya, kendaraan masuk dan keluar sisi jalan dan kendaraan lambat. Angkutan Perkotaan yang beroperasi di kawasan Pasar Sorogenen menjadi salah satu faktor hambatan samping. Pada Jalan H. Agus Salim segmen III, memiliki *V/C Ratio* 0,75 dengan *Level of Service* D yang artinya arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih bisa dikendalikan (Tim PKL Kota Pekalongan, 2022).

Menurut Warpani (1990), lokasi terminal harus memperhatikan lalu lintas kendaraan di sekitarnya. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 tahun 2021 Pasal 14 juga menjelaskan terminal seharusnya tersedia jaringan jalan yang sesuai dengan kapasitas kendaraan yang keluar-masuk. Berdasarkan penjelasan di atas, Pasar Sorogenen saat ini dikatakan tidak ideal sebagai lokasi singgah angkutan umum.

Dalam rangka mengatasi permasalahan di atas, perlu direncanakan lokasi pembangunan terminal tipe C. Perencanaan pembangunan terminal penumpang tipe C tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Pekalongan Nomor 9 Tahun 2020 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pekalongan Tahun 2009-2029. Terdapat 2 wilayah yang direncanakan untuk dibangun terminal penumpang tipe C yaitu Kecamatan Pekalongan Selatan dan Kecamatan Pekalongan Timur.

Berdasarkan beberapa pertimbangan di atas, terminal memiliki peranan yang sangat penting untuk mendukung kelancaran transportasi di Kota Pekalongan. Maka dari itu, penulis akan melakukan penelitian mengenai "Perencanaan Lokasi Terminal Tipe C di Kota Pekalongan".

1.2 Identifikasi Masalah

Masalah yang ada di Kota Pekalongan dan akan dikaji dalam penelitian meliputi:

1. Sebanyak 155 angkutan umum di Kota Pekalongan menggunakan ruas Jalan H. Agus Salim sebagai tempat singgah kendaraan mengakibatkan hambatan samping hingga kinerja jalan mencapai *V/C Ratio* 0,75 yang berada *Level of Service* D;

2. Tidak adanya terminal penumpang tipe C menjadi alasan Angkutan Perkotaan berhenti dan menaik-turunkan penumpang di kawasan Pasar Sorogenen;
3. Rencana Lokasi terminal penumpang tipe C yang terdapat dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekalongan belum dikaji lebih rinci oleh pemerintah daerah.

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kebutuhan permintaan pelayanan terminal penumpang tipe C di Kota Pekalongan?
2. Dimana lokasi-lokasi alternatif terminal tipe C dengan mempertimbangkan kebutuhan pelayanan terminal?
3. Dimana lokasi terbaik terminal tipe C berdasarkan PM 24 tahun 2021 menggunakan metode *Composite Performance Index* (CPI)?
4. Bagaimana rencana *layout* terminal tipe C beserta fasilitas yang dibutuhkan?

1.4 Maksud dan Tujuan

1. Maksud

Maksud penelitian ini adalah memberikan rekomendasi rencana lokasi terminal tipe C kepada Pemerintah Daerah Kota Pekalongan untuk memenuhi Rencana Tata Ruang Wilayah tahun 2009-2029.

2. Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengidentifikasi kebutuhan permintaan pelayanan terminal penumpang tipe C di Kota Pekalongan;
2. Mengidentifikasi lokasi-lokasi alternatif terminal tipe C dengan mempertimbangkan kebutuhan pelayanan terminal;
3. Menentukan lokasi terbaik terminal tipe C berdasarkan PM 24 tahun 2021 menggunakan metode *Composite Performance Index* (CPI);
4. Menyusun rencana *layout* terminal tipe C beserta fasilitas yang dibutuhkan.

1.5 Ruang Lingkup

Batasan masalah penting dalam penelitian untuk memudahkan penulis agar lebih fokus pada permasalahan yang dikaji. Lingkup kajian yang lebih kecil memungkinkan masalah dikaji lebih mendalam sehingga permasalahan dapat diselesaikan dengan sistematis. Batasan masalah tersebut dijelaskan di bawah ini:

1. Penentuan lokasi-lokasi potensial terminal tipe C berdasarkan PM 24 tahun 2021;
2. Metode penentuan lokasi terbaik menggunakan *Composite Performance Index* (CPI);
3. Memberikan usulan *layout* terminal tipe C beserta fasilitasnya tanpa membahas rencana dan gambar kerja;
4. Penelitian tidak membahas Rencana Anggaran Biaya (RAB), kelayakan aspek teknis, finansial, dan ekonomi, serta syarat-syarat kerja;
5. Penelitian tidak membahas kelestarian fungsi lingkungan hidup beserta dampak lingkungan yang ditimbulkan.
6. Penelitian tidak membahas dampak lalu lintas pasca pembangunan terminal.