

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dengan perkembangan ekonomi yang maju saat ini, kebutuhan akan barang dan jasa di wilayah tersebut juga semakin meningkat. Baik itu bahan baku barang, produk setengah jadi, maupun produk yang siap dipasarkan ke konsumen. Hal tersebut dapat menimbulkan ketergantungan antara daerah yang menghasilkan bahan baku dan daerah yang membutuhkan bahan baku atau produk jadi. Oleh karena itu, munculah suatu indeks pendistribusian bahan ataupun barang berupa kegiatan ekonomi. Barang merupakan suatu komoditas yang memiliki nilai ekonomi dan memerlukan alat angkut untuk memindahkannya. Ketersediaan fasilitas prasarana jalan dimaksudkan untuk mendukung dan menunjang berjalanya aktivitas dalam bidang ekonomi maupun bidang sosial masyarakat dalam proses distribusi barang dan jasa. Salah satu infrastruktur tersebut adalah tersedianya simpul transportasi yang memadai. Dalam konteks ini, simpul transportasi yang dimaksud adalah terminal angkutan barang.

Kabupaten Kulon Progo merupakan kawasan yang strategis, terutama untuk perlintasan angkutan barang. Hal ini dikarenakan Kabupaten Kulon Progo merupakan jalur lintas yang merupakan jalan nasional yang menghubungkan Provinsi DIY Yogyakarta dan Provinsi Jawa Tengah, tepatnya berbatasan langsung dengan Kabupaten Purworejo. Akibatnya mobilitas perjalanan angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo cukup tinggi, dengan jumlah perjalanan dari zona eksternal ke zona internal yaitu sebesar 3.025 kendaraan barang/hari, jumlah perjalanan dari zona internal ke zona eksternal yaitu sebesar 2.950 kendaraan barang/hari, dan jumlah perjalanan dari zona eksternal ke zona eksternal yaitu sebesar 2.873 kendaraan barang/hari

(T. P. K. L. Kulon Progo, 2022). Hal tersebut menjadikan Kabupaten Kulon Progo menjadi simpul transportasi dan lokasi untuk melakukan transit bagi angkutan.

Kabupaten Kulon Progo merupakan daerah yang dinamis dalam perkembangannya. Hasil bumi seperti hasil perkebunan, peternakan, dan tambang di Kabupaten Kulon Progo cukup melimpah, serta ada beberapa industri besar. Bahkan, industri-industri tersebut banyak melakukan ekspor sampai ke luar negeri. Salah satu sub sektor yang dominan di Kabupaten Kulon Progo adalah hasil perkebunan, yaitu hasil perkebunan kakao dengan produksi pada tahun 2021 sebanyak 1.512,45 ton (B. P. S. Kulon Progo, 2022). Kabupaten Kulon Progo menjadi produsen terbanyak buah kakao di Provinsi DIY Yogyakarta, karena 72% hasil produksi kakao berasal dari Kabupaten Kulon Progo. Hal tersebut tidak terlepas dari peranan angkutan barang sebagai sarana distribusi. Oleh karena itu, dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai untuk menunjang pola pergerakan angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo, serta dapat meningkatkan mobilitas pendistribusian barang baik di Kabupaten Kulon Progo maupun di kota dan kabupaten yang ada di pulau jawa khususnya untuk penghubung antara Provinsi Jawa Tengah dan DIY Yogyakarta.

Pada saat ini masih belum ada aturan dan penetapan secara resmi terkait rute angkutan barang. Oleh karena itu sesuai dengan survei pencacahan lalu lintas yang dilakukan oleh tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Kulon Progo angkutan barang masih melintasi jalan secara acak baik jalan nasional, provinsi, maupun lokal atau tidak sesuai dengan kriteria kelas jalanya sehingga dapat berdampak pada kondisi jalan yang mengakibatkan kerusakan pada tiap ruas yang dilalui angkutan barang tersebut. Dan juga terjadinya *mixed traffic* antara kendaraan bermotor, kendaraan penumpang dan kendaraan angkutan barang pada ruas-ruas jalan yang akan berpengaruh pada penurunan tingkat keselamatan.

Di Kabupaten Kulon Progo masih banyak yang menggunakan sistem *point-to-point* (titik ke titik) untuk melakukan pola pergerakan pendistribusian barang. Sistem *point-to-point* tersebut diterapkan dengan mengirimkan suatu barang dari suatu titik ke titik lainnya, terlepas dari seluruh rute pengirimannya. Akibatnya, frekuensi pengiriman barang menjadi lebih tinggi dikarenakan penggunaan armada kendaraan tidak sesuai kapasitasnya. Hal tersebut tentunya dapat mengganggu kelancaran perjalanan. Selain itu, adanya pengemudi angkutan barang yang beristirahat dan memarkirkan kendaraanya di tepi jalan juga menyebabkan hambatan samping menjadi tinggi. Salah satu lokasi eksisting dimana banyak angkutan barang yang parkir di bahu jalan yaitu terdapat pada ruas Jalan Karang Nongko Bates Jateng – Toyan 3 dengan *v/c ratio* 0,53 dan kecepatan 66,05 km/jam. Hal ini dapat menimbulkan kepadatan lalu lintas pada jam sibuk dikarenakan bertambahnya hambatan samping karena angkutan barang yang parkir di bahu jalan. Ditambah lagi terdapat pipa gas bawah tanah pada bahu jalan arah Kulon Progo menuju Sleman. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, keberadaan terminal angkutan barang sebagai simpul transportasi sangat diperlukan untuk mempercepat proses distribusi barang. Perencanaan terminal angkutan barang ini telah masuk pada Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah di Kabupaten Kulon Progo Tahun (2012 - 2032).

Pada saat ini Kabupaten Kulon Progo belum memiliki titik simpul dalam jaringan transportasi angkutan barang seperti terminal angkutan barang. Terlebih lagi tidak bisanya kendaraan angkutan barang besar yang bisa masuk ke dalam kota dikarenakan ada pembatasan kelas jalan, jadi dibutuhkan terminal angkutan barang yang dapat digunakan sebagai lokasi transfer barang. Terminal angkutan barang ini menjadi tempat parkir bagi kendaraan angkutan barang, perpindahan antarmoda dan intramoda angkutan barang, serta sebagai tempat bongkar muat barang. Dengan demikian maka perlu dilakukan penelitian terkait **"Perencanaan Terminal Angkutan Barang di Kabupaten Kulon Progo"**.

Dengan adanya terminal angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo ini diharapkan pengendalian, pemanfaatan, dan pemantauan lalu lintas angkutan barang yang keluar atau masuk ataupun yang hanya melewati wilayah Kabupaten Kulon Progo dapat terbentuk jaringan distribusi angkutan barang yang efisien.

1.2 Identifikasi Masalah

Permasalahan yang ada saat ini adalah sebagai berikut:

1. Belum adanya tempat transfer dalam jaringan transportasi angkutan barang yang berfungsi sebagai titik kontrol, operasional, dan pemantauan.
2. Adanya angkutan barang yang memarkirkan kendaraanya di pinggir jalan baik hanya untuk beristirahat ataupun untuk menunggu proses bongkar muat, bahkan melakukan bongkar muat di pinggir jalan salah satunya pada ruas Jalan Karang Nongko Bates Jateng – Toyan 3.
3. Belum tersedianya penetapan rute angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo sehingga terjadi *mixed traffic* antara kendaraan barang, angkutan penumpang, dan kendaraan bermotor yang menyebabkan turunnya tingkat keselamatan.
4. Tingginya pergerakan angkutan barang yang melintas sebesar 8.848 perjalanan/hari (T. P. K. L. Kulon Progo, 2022) tetapi tidak diimbangi dengan adanya tempat parkir dan tempat bongkar muat yang memadai.
5. Belum tersedianya terminal angkutan barang yang memiliki fasilitas dan rancangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 102 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Terminal Barang, 2018).

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dalam penelitian ini, maka dapat dirumuskan masalahnya sebagai berikut:

1. Bagaimana pola pergerakan angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo?
2. Dimanakah tempat yang tepat untuk dilakukan pembangunan terminal angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo?

3. Berapa luasan tiap fasilitas yang dibutuhkan di lokasi terminal angkutan angkutan barang tersebut?
4. Bagaimana perancangan *layout* tata letak fasilitas terminal angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo
5. Bagaimana bentuk desain *layout* untuk rencana pembangunan terminal angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penulisan skripsi ini yaitu melakukan pengkajian terkait penentuan rencana lokasi terminal angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo. Dimana terminal angkutan barang ini sebagai tempat peristirahatan angkutan barang, tempat untuk bongkar muat barang, dan tempat terciptanya jaringan lalu lintas angkutan barang yang lancar, aman, dan efisien.

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini sebagai berikut:

1. Menganalisis pola pergerakan angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo.
2. Penentuan titik lokasi terminal angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo.
3. Menganalisis kebutuhan luasan tiap fasilitas yang akan dibutuhkan di terminal angkutan barang.
4. Menganalisis perancangan tata letak fasilitas terminal angkutan barang.
5. Membuat desain *layout* terminal angkutan barang.

1.5 Ruang Lingkup

Untuk memaksimalkan hasil yang diperoleh dalam penulisan skripsi ini dan agar pembahasan dalam penelitian ini tidak menyimpang dari topik yang akan dibahas maka ruang lingkup penelitian ini hanya terbatas pada:

1. Menentukan pola pergerakan angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo.
2. Menentukan titik lokasi terminal angkutan barang di Kabupaten Kulon Progo.

3. Menentukan luasan tiap fasilitas terminal angkutan barang dan juga desain *layout* terminal angkutan barang.
4. Melakukan analisis tata letak fasilitas terminal angkutan barang yang sesuai dengan menggunakan metode ARC dan menggunakan software blocplan90.
5. Melakukan analisis pemilihan lokasi alternatif pembangunan terminal angkutan barang yang sesuai dengan metode *Composite Performance Index* (CPI) dengan 4 kriteria yaitu kriteria kinerja ruas jalan, kriteria aksesibilitas, kriteria kelestarian lingkungan, dan kriteria biaya investasi awal.