

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Terminal Barang

3.1.1 Penyelenggaraan Terminal Barang

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 102 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Terminal Barang pasal 1, terminal barang adalah tempat untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, konsolidasi barang/pusat kegiatan logistik, dan/atau tempat parkir mobil barang. Pada Pasal 3 ayat (1) disebutkan bahwa terminal barang terdiri atas terminal barang untuk Umum dan terminal barang untuk Kepentingan Sendiri. Penyelenggaran terminal barang untuk umum sebagaimana dimaksud pada pasal 3 ayat (1) meliputi kegiatan:

- a. Pembangunan;
- b. Pengembangan; dan
- c. Pengoprasian.

Pada pasal 1 ayat 13 dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, disebutkan bahwa "Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan". Sedangkan Robert HRonjeff (dalam Planning and Design Airport, 1975), menyebutkan bahwa Terminal adalah tempat pertemuan dua sistem transportasi yang di lengkapi dengan fasilitas-fasilitas pelayanan dan pemrosesan penumpang dan barang, serta administrasi.

3.1.2 Penetapan Lokasi

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 102 Tahun 2018 pada Pasal 6 ayat (1) disebutkan bahwa lokasi terminal barang untuk umum

ditetapkan oleh Menteri. Penetapan lokasi terminal barang untuk umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan:

1. tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;
2. kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang;
3. kelas jalan;
4. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan dan jaringan lintas;
5. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
6. kesesuaian dengan system logistic nasional;
7. permintaan angkutan barang;
8. pola distribusi barang;
9. kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi;
10. keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dan/atau
11. kelestarian fungsi lingkungan hidup.

Selain itu, penetapan lokasi terminal barang untuk umum juga harus memperhatikan rencana kebutuhan simpul terminal barang.

3.1.3 Syarat Lokasi Terminal Angkutan Barang

Menurut Harda pada tahun 2020, ketentuan lokasi terminal barang harus memperhatikan beberapa aspek, diantaranya terletak dalam jaringan lintas angkutan barang, terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA, tersedia lahan sekurang-kurangnya 3 Ha untuk terminal di pulau jawa dan 2 Ha untuk terminal di pulau lainnya.

3.1.4 Fungsi dan Peran Terminal Angkutan Barang

Terminal merupakan pangkalan bagi kendaraan bermotor umum untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, penjemputan dan pengantaran orang dan/atau barang dan alat angkut. Terminal adalah tempat penumpang dan barang yang masuk atau keluar dari sistem jaringan transportasi. Dari sudut pandang sistem Terminal adalah penghubung utama di seluruh jaringan transportasi yang menjadi

tempat sekumpulan jalur perutean bertemu secara keseluruhan. Karena Terminal merupakan bagian penting dari jaringan transportasi merupakan peran dan tugas yang sangat penting. Terminal dengan komponen fungsional utama dari sistem, tetapi seringkali juga infrastruktur di mana titik kemacetan dapat terjadi (Warpani, 2002). sedangkan UU No. 22 Tahun 2009, fungsi terminal adalah mendukung kelancaran pergerakan orang dan/atau barang serta integrasi antar moda transportasi dan di lokasi tertentu, terminal antar moda dapat dibangun dan dioperasikan. Menurut Wright & Ashford (dalam *Peace*, 2001) fungsi terminal adalah sebagai pemusatan penumpang (*traffic concentration*) dari segala arah ke terminal kemudian ke tujuan, sebagai titik pendistribusian (pengklasifikasian dan penyortiran) dimana penumpang didistribusikan sesuai tujuan, baik dalam maupun luar kota dan titik pusat layanan (*service availability*), bongkar muat (*loading and unloading*), penyimpanan jangka pendek (*storage*) dan penanganan (*handling*) untuk pembelian tiket, menunggu, penyimpanan bagasi penumpang dan operasional lainnya.

3.1.5 Fasilitas Angkutan Barang sesuai Standar Pelayanan Minimal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan barang dengan kendaraan bermotor di jalan mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh. Salah satu aspeknya adalah Pemanfaatan fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Pada PM 102 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Terminal Barang, Fasilitas Utama terdiri atas jalur keberangkatan, jalur kedatangan, tempat parkir kendaraan, fasilitas pengelolaan kualitas lingkungan hidup, perlengkapan jalan, media informasi, kantor penyelenggara terminal, loket, fasilitas dan tempat bongkar muat barang, fasilitas penyimpanan barang, fasilitas pergudangan, fasilitas pengepakan barang dan fasilitas penimbangan. Sedangkan, Fasilitas penunjang terdiri atas pos Kesehatan, fasilitas peribadatan, pos polisi, alat pemadam kebakaran, dan fasilitas umum.

Pada paragraf 7 tentang Standar Pelayanan Minimal diatur lebih lanjut pada pasal 24 yang menjelaskan bahwa penyelenggaraan Terminal Barang untuk umum wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal. Standar Pelayanan Minimal tersebut meliputi:

1. Pelaksanaan standar operasional prosedur Terminal Barang untuk umum;
2. Kinerja dan kompetensi sumber daya manusia;
3. Pemanfaatan fasilitas utama dan fasilitas penunjang;
4. Keamanan dan kebersihan lingkungan kerja;
5. Pemanfaatan teknologi informasi;
6. Penerapan standar keselamatan kerja; dan
7. kelancaran lalu lintas di dalam dan disekitar terminal barang untuk umum.

3.1.6 Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 89 dijelaskan bahwa Terminal Barang adalah tempatnya operasi bongkar muat, transfer intramoda dan angkutan barang antar moda, konsolidasi pusat barang dagangan/logistik dan/atau tempat parkir mobil barang.

3.2 Angkutan Barang

Pengangkutan barang menurut Warpani (1990) memiliki fungsi faktor yang menentukan tinggi rendahnya harga suatu komoditi, distribusi yang seragam barang, serta menjadi sangat penting untuk distribusi barang. pengangkutan biasanya mengangkut jarak yang lebih jauh, lebih sedikit pelanggan dan lebih beragam.

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan, Angkutan Barang adalah perpindahan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya

dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Angkutan barang dengan menggunakan kendaraan bermotor harus menggunakan Mobil Barang. Mobil Barang yang dimaksud meliputi;

1. mobil bak muatan terbuka (*dump truck, non dump truck, flat deck, double cabin* dan *pick up*),
2. mobil bak muatan tertutup (*box, wing box, box freezer*, mobil barang kabin ganda),
3. mobil tangki, dan
4. mobil penarik.

3.2.1 Angkutan Barang Umum

Angkutan barang umum merupakan angkutan barang pada umumnya yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. Barang umum yang dimaksud dapat berupa Muatan Umum, Muatan Logam, Muatan Kayu, Muatan yang dimasukkan ke palet/ dikemas, Kendaraan dengan tutup gorden samping serta Kaca Lembaran. Selain itu, angkutan barang umum juga memiliki Kriteria sebagai berikut;

1. menggunakan mobil barang, kereta gandengan, dan/atau kereta tempelan;
2. dioperasikan di jalan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; dan
3. tersedia pusat distribusi logistik dan/atau tempat bongkar muat barang.

3.2.2 Angkutan Barang Khusus

Angkutan barang khusus merupakan angkutan yang terdiri atas barang berbahaya dan barang tidak berbahaya yang memerlukan sarana khusus. Barang berbahaya dapat berupa Barang yang mudah meledak, Gas mampat, Gas cair, atau Gas terlarut pada tekanan atau temperatur tertentu, Cairan mudah terbakar, Padatan mudah terbakar, Bahan penghasil oksidan, Racun dan bahan yang mudah menular, Barang yang bersifat radioaktif, Bahan yang bersifat korosif dan/atau barang berbahaya lainnya. Sedangkan untuk barang tidak berbahaya meliputi Barang curah, Peti Kemas, Tumbuhan, Hewan hidup, Alat berat dan/atau Pengangkutan kendaraan bermotor. Adapun kriteria dari angkutan barang berbahaya adalah sebagai berikut;

1. penggunaan mobil angkutan barang sesuai dengan peruntukannya,
2. prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan,
3. tersedianya fasilitas bongkar muat,
4. batas kecepatan kendaraan paling tinggi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan,
5. memarkirkan kendaraan ditempat yang telah ditentukan,dan
6. beroperasi sesuai dengan lintasan yang telah ditetapkan.

3.3 Metode Penetapan Keputusan Berbasis Indeks Kinerja *Composite Performance Index (CPI)*

3.3.1 Pengertian Metode Composite Performance Index (CPI)

Metode Composite Performance Index (CPI) adalah indikator komposit dapat digunakan untuk menentukan titik atau simbol dari digunakan untuk symbol atau peringkat alternatif yang berbeda oleh beberapa kriteria. ((Susilo 2017)) Metode Indeks Kinerja Gabungan adalah salah satu metode perhitungan yang krusial Indeks kinerja menggunakan metode indeks kinerja gabungan untuk peringkat yang tidak memiliki kriteria seragam Untuk menentukan determinasi atau indeks komposit (composite performance index) dapat digunakan Klasifikasi pilihan yang berbeda berdasarkan beberapa kriteria

3.3.2 Prosedur Penyelesaian CPI

Tata cara penyelesaian Composite Performance Index (CPI) adalah sebagai berikut:(Yudistira and Lusiana 2019)

1. Identifikasi kriteria tren positif dan tren negatif. Kriteria termasuk tren (+) jika semakin tinggi nilai semakin baik dan kriteria termasuk negatif (-) jika semakin rendah nilai semakin baik.

2. Untuk kriteria tren positif, nilai minimum tiap kriteria dikonversi menjadi seratus sedangkan nilai lainnya dapat ditransformasikan secara proporsional lebih tinggi;
3. Untuk kriteria tren negatif, nilai minimum pada setiap kriteria di transformasi ke seratus, sedangkan nilai lainnya di transformasi secara proporsional lebih rendah;
4. Perhitungan nilai alternatif merupakan penjumlahan dari perkalian nilai kriteria dan bobot kriteria.

3.4 Penetapan Lokasi Alternatif

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 102 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Terminal Angkutan Barang, Analisis ini dilaksanakan dengan tujuan untuk melakukan pemilihan dari beberapa lokasi untuk pembangunan terminal angkutan barang. Beberapa kriteria yang dapat dijadikan sebagai pertimbangan pemilihan lokasi alternatif adalah sebagai berikut:

1. Kesesuaian Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW);

Pada pasal 9 ayat (3) poin f Peraturan Daerah Nomor 20 Tahun 2015 Tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah disebutkan bahwa Rencana Pembangunan terminal angkutan barang yang terletak di Kota Sintang. Hal ini juga sejalan dengan Keputusan Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia Nomor 40/DPD RI/III/2013-2014 Tentang Pandangan Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia terhadap Pandangan Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia terhadap Rancangan Undang-Undang Tentang Pembentukan Provinsi Kapuas Raya dimana Rencananya Kabupaten Sintang akan ditetapkan sebagai Ibukota Provinsi Kapuas Raya yang merupakan pemekaran wilayah dari Provinsi Kalimantan Barat dan SK Gubernur Kalimantan Barat nomor 878 Tahun 2007 tentang Persetujuan terhadap Pemekaran Provinsi Kalimantan Barat (Pembentukan Provinsi Kapuas Raya).(Dewan Perwakilan Daerah 2014)

2. Aksesibilitas;

Aksesibilitas adalah tingkat kemudahan pencapaian yang dapat dinyatakan dengan satuan waktu dan jarak. Oleh sebab itu, pemilihan lokasi ini harus mempertimbangkan aksesibilitas sehingga terminal angkutan barang dapat digunakan sebagaimana fungsinya. Aksesibilitas juga kondisi dimana terminal harus mudah diakses untuk pergerakan regional dan di kota untuk terminal barang yang akan dilayani perusahaan sesuai dengan kewajibannya sehingga dalam penjualan barang mudah dijangkau. Aksesibilitas terminal barang mengacu pada kemudahan dan kenyamanan dalam mencapai dan menggunakan fasilitas terminal untuk memuat dan membongkar barang.

3. Kinerja Ruas Jalan dan Kelas Jalan;

Kinerja ruas jalan serta kelas jalan sangat berpengaruh pada penentuan lokasi terminal angkutan barang. Oleh karena itu, penentuan lokasi terminal harus dapat meminimalisir dampak lalu lintas yang muncul. Beberapa indikator yang dapat dijadikan kriteria kinerja ruas jalan adalah Kecepatan, V/C Ratio dan kecepatan.

4. Volume Angkutan Barang, serta;

Dengan mengetahui volume angkutan barang yang melintas maka dapat disimpulkan bahwa daerah tersebut memang menjadi akses perjalanan dari angkutan barang. Sehingga dalam penentuan lokasi perlu memperhatikan hal tersebut.

5. Kelestarian Lingkungan;

a. tidak mengganggu lingkungan sekitar dengan nilai kesesuaian :

- relatif dekat / mengganggu lingkungan : 1
- Alternatif lokasi masih mempunyai pengaruh terhadap perumahan : 2
- Jauh dengan lokasi perumahan : 3

b. Tidak rawan polusi dengan Nilai kesesuaian :

- relatif dekat / mengganggu lingkungan : 1
- Alternatif lokasi masih mempunyai pengaruh terhadap perumahan : 2

- Jauh dengan lokasi perumahan : 3
- c. Tidak rawan kebisingan dengan Nilai kesesuaian :
 - relatif dekat / mengganggu lingkungan : 1
 - Alternatif lokasi masih mempunyai pengaruh terhadap perumahan : 2
 - Jauh dengan lokasi perumahan : 3
- d. Tidak rawan banjir dengan Nilai kesesuaian :
 - relatif dekat / mengganggu lingkungan : 1
 - Alternatif lokasi masih mempunyai pengaruh terhadap perumahan : 2
 - Jauh dengan lokasi perumahan : 3

6. Sarana Transportasi

Kendaraan barang yang melewati Kabupaten Sintang berupa Mobil barang bak muatan terbuka (*dump truck, non dump truck, flat deck, double cabin*), Mobil barang bak muatan tertutup (*box, wing box, box freezer*, mobil barang kabin ganda) serta Tangki.