BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan suatu usaha mengangkut, mengangkat, atau membawa penumpang dan atau barang sehingga berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya (Gunawan, 2020). Jasa transportasi ini bersifat *derived demand* atau berupa permintaan yang diderivasi atau diturunkan, yang bermakna permintaan akan jasa transportasi bisa meningkat untuk melayani berbagai sektor kehidupan negara, seperti ekonomi, sosial, dan politik, sehingga berbanding lurus dengan pembangunan kota, termasuk dalam upaya pembangunan infrastruktur (Pratiwi, et al., 2021). Selain dari itu, transportasi, khususnya transportasi barang berkorelasi dengan pertumbuhan penduduk secara linear. Jumlah penduduk yang semakin bertambah dapat memberi dampak pada meningkatnya pola serta intensitas konsumsi penduduk, yang mana akan berpengaruh pada besarnya permintaan akan angkutan barang dan logistik (Widodo, et al., 2021).

Kota Palembang merupakan kota terbesar di Pulau Sumatera berdasarkan jumlah penduduk pada tahun 2022, sekaligus juga ibukota Provinsi Sumatera Selatan (Badan Pusat Statistik Indonesia, 2023). Karenanya, kota ini memegang peranan penting dalam menunjang kegiatan perekonomian Indonesia, khususnya Provinsi Sumatera Selatan. Kota yang terkenal akan sektor industri dan perdagangan di bidang kuliner tradisionalnya ini memiliki kondisi perekonomian yang semakin membaik, dilihat dari meningkatnya angka Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dalam periode 2021-2022.

Berdasarkan data BPS Kota Palembang Tahun 2023, nilai PDRB atas dasar harga konstan pada tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 5,1% di tahun 2022, dari 107 juta rupiah menjadi 112 juta rupiah. Sedangkan nilai PDRB atas dasar harga berlaku pada tahun 2021 mengalami kenaikan sebesar 10%, dari 162 juta rupiah menjadi 179 juta

rupiah. Pertumbuhan ekonomi yang dicerminkan dari nilai PDRB merupakan salah satu indikator atau tolak ukur dari keberhasilannya pembangunan suatu daerah, sehingga ketika ekonomi daerah mengalami pertumbuhan dapat dikatakan bahwa pembangunan daerah tersebut mengalami kemajuan (Romhadhoni, et al., 2018). Seiring dengan berkembangnya daerah, jumlah penduduk di Kota Palembang juga bertambah banyak, dari 1,6 juta menjadi 1,7 juta penduduk (Badan Pusat Statistik Indonesia, 2023). Melihat pertumbuhan penduduk yang cukup signifikan, permintaan akan angkutan barang dan logistik di kota ini tentunya juga meningkat.

Angkutan barang di Palembang memiliki potensi yang besar, ditinjau dari data titik lokasi potensi angkutan barang, yang mana digambarkan bahwa terdapat 11 perusahaan produksi, serta pasar dan pertokoan (Laporan Umum Tim PKL Taruna PTDI-STTD 2023). Dari semua potensi angkutan barang yang ada, pergerakan angkutan barang di Kota Palembang memang terbukti tinggi. Berdasarkan hasil survei RSI Tim PKL Kota Palembang 2023, total perjalanan yang dilakukan oleh angkutan barang pada titik-titik kordon luar dari Kota Palembang sebesar 24.238 smp/hari, dengan jumlah perjalanan dari zona internal menuju eksternal sebesar 11.271 smp/hari, dengan proporsi 47% dari jumlah perjalanan secara keseluruhan. Sedangkan perjalanan dari zona eksternal menuju internal sebesar 11.134 smp/hari dengan proporsi 46% dari jumlah pergerakan keseluruhan. Sisanya, jumlah perjalanan dari zona eksternal ke zona eksternal lainnya adalah sebesar 1.833 smp/hari dengan proporsi 8% (Laporan Umum Tim PKL Taruna PTDI-STTD 2023).

Besarnya pergerakan angkutan barang yang tidak diselarasi dengan fasilitas yang memadai dapat menimbulkan masalah, seperti parkir sembarangan oleh angkutan barang. Berdasarkan hasil survei, ditemukan terdapat 32 kendaraan barang parkir di sepanjang ruas Jalan Soekarno Hatta pada hari rabu yang merupakan hari dengan jumlah parkir *on street* illegal tertinggi selama seminggu. Penggunaan bahu jalan sebagai lahan parkir oleh angkutan barang, khususnya tipe kendaraan berat (HV), ini

mengganggu arus lalu lintas di ruas jalan tersebut, sehingga dapat berujung pada turunnya tingkat pelayanan suatu ruas jalan. Berdasarkan Laporan Umum Tim PKL Taruna PTDI-STTD Kota Palembang Tahun 2023, Jalan Soekarno Hatta, salah satu titik banyaknya parkir sembarangan oleh angkutan barang, memiliki kecepatan tempuh yang rendah, sebesar 40,39 km/jam, dengan v/c ratio 0,67.

Untuk menekan permasalahan tersebut, dibutuhkan fasilitas, berupa terminal angkutan barang yang merupakan simpul transportasi dengan fungsi sebagai tempat untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, perpindahan intramoda dan antarmoda angkutan barang, konsolidasi barang/pusat kegiatan logistik, dan/atau tempat parkir mobil barang (PM 102 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Terminal Barang). Dengan demikian maka perlu dilakukannya penelitian terkait: "**PERENCANAAN TERMINAL ANGKUTAN BARANG DI KOTA PALEMBANG**", diharapkan dengan adanya terminal angkutan barang di Kota Palembang, maka pengendalian, pengawasan, dan pengoperasian arus gerak lalu lintas angkutan barang yang masuk atau keluar maupun yang hanya melintas ke wilayah Kota Palembang dapat berjalan dengan baik, sehingga tercipta suatu jaringan distribusi angkutan barang yang aman dan efisien.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan hasil tinjauan, dapat diidentifikasi beberapa masalah yang terjadi di lapangan, sebagai berikut:

1. Belum tersedianya titik simpul untuk proses bongkar muat sekaligus peralihan moda untuk distribusi barang, konsolidasi barang, serta tempat pemberhentian dan parkir angkutan barang di Kota Palembang
2. Tingginya potensi angkutan barang yang mencakup 11 perusahaan industri, dan beberapa pasar dan pertokoan.
3. Tingginya pergerakan angkutan barang pada titik-titik kordon luar Kota Palembang, yang tidak diimbangi dengan penyediaan fasilitas terkait yang memadai, dengan total perjalanan angkutan barang sebesar 24.238 smp/hari, berdasarkan Laporan Umum Tim PKL Taruna PTDI-STTD 2023

4. Banyaknya kendaraan angkutan barang yang melakukan parkir dengan menggunakan bahu atau bahkan badan jalan, seperti di sepanjang ruas Jalan Soekarno Hatta terdapat 32 kendaraan barang yang parkir sembarangan pada hari puncak
5. Rendahnya kecepatan tempuh dan v/c ratio ruas Jalan Soekarno Hatta, memiliki kecepatan tempuh yang rendah, sebesar 40,39 km/jam, dengan v/c ratio 0,67, akibat penggunaan badan jalan sebagai lahan parkir bagi angkutan barang

1.3 Rumusan Masalah

Dari pokok-pokok identifikasi masalah yang ada, penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut.

1. Bagaimana pemilihan lokasi yang tepat untuk dijadikan usulan terminal angkutan barang?
2. Bagaimana desain layout terminal angkutan barang yang mencakup fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan?
3. Bagaimana perbandingan unjuk kinerja ruas jalan sebelum dan sesudah dibangunnya terminal angkutan barang?

1.4 Maksud dan Tujuan

Penelitian skripsi ini disusun dengan maksud untuk melakukan kajian terkait rencana penyediaan lokasi terminal barang di wilayah Kota Palembang, yang mana harapannya terminal barang tersebut dapat menjadi tempat yang melayani kegiatan bongkar muat barang dan tempat peristirahatan angkutan barang, serta dapat menjadi solusi untuk menciptakan suatu jaringan distribusi angkutan barang yang aman, lancar, dan efisien, tanpa adanya lagi penggunaan bahu jalan untuk parkir angkutan barang. Tujuan penulisan penelitian ini yaitu:

1. Menentukan lokasi pembangunan terminal barang yang tepat, menggunakan metode analisis *Composite Performance Index (CPI)*
2. Menganalisis kebutuhan fasilitas utama dan fasilitas penunjang untuk terminal angkutan barang di Kota Palembang serta menyusun desain layout terminal barang di Kota Palembang

3. Mengkaji perbandingan unjuk kinerja ruas jalan sebelum dan sesudah dibangunnya terminal angkutan barang

1.5 Ruang Lingkup

Adapun batasan-batasan yang diambil dalam penulisan skripsi ini agar pembahasan dalam kajian ini tidak menyimpang jauh dari permasalahan yang diangkat, sebagai berikut.

1. Kajian ini dilakukan di dalam lingkup Kota Palembang sebagai wilayah studi, terutama pada ruas jalan yang menjadi rute angkutan barang
2. Jenis kendaraan yang dilakukan survei yaitu kendaraan barang yang melintas pada titik-titik kordon luar dan jaringan lintas angkutan barang di wilayah Kota Palembang, serta kendaraan yang berhenti ataupun parkir pada bahu jalan
3. Melakukan kajian analisis pemilihan lokasi titik terminal angkutan barang di Kota Palembang menggunakan metode analisis CPI (*Composite Performance Index*) hanya dengan 4 (empat) kriteria yang mencakup kriteria kinerja ruas jalan, kriteria aksesibilitas, kriteria kelestarian lingkungan, dan kriteria biaya investasi awal
4. Melakukan identifikasi terkait kebutuhan fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal angkutan barang di Kota Palembang