

PENENTUAN TITIK LOKASI DAN DESAIN *LAYOUT* REST AREA ANGKUTAN BARANG DI KABUPATEN TUBAN

Erlina Indriasari¹, Dita Rama Insiyanda², dan Febrian Fadhil Rahman^{3*}

¹ Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No.89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia ² Dosen
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu No.89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

³ Taruna Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Politeknik
Transportasi Darat Indonesia Jalan Raya Setu No.89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

*E-mail: febriantbn@gmail.com

ABSTRACT

Tuban Regency has many transportation movements, especially land transportation because Tuban Regency is a crossing area for the North Coast route which connects the distribution route from Central Java to East Java through the northern route. Of the many land transportation movements that go through the pantura route (North Coast), the most dominating movement is the movement of freight transportation vehicles, with the most vehicle movements per day being movements that enter Tuban Regency or just passing through Tuban Regency with a vehicle movement of 10499 vehicles/day, this result was obtained from the Road Side Interview (RSI) survey data. However, this is not balanced with the location for transit or for the freight transportation to rest so that many freight transportation vehicles are parked on the side of the road, restaurants or on vacant land around the cross network in Tuban Regency, this can be the cause of unsmooth traffic flow, reduce the capacity of road sections, obstruct visibility and even cause accidents. One solution to avoid this is to plan rest facilities or Rest Areas for freight transport drivers. In planning, of course you the most important thing is to analyze alternative locations, this analysis is carried out based on the Composite Performance Index (CPI) method, the assessment is carried out by calculating the calculation of each building criterion and the calculation of the assessment weight of each criterion, from these calculations will later be selected one of the best Rest Area location points as a point for the construction of freight transportation service facilities and equipped with the need for facilities that can support Rest Area services later.

Keywords: *Rest Area, Freight Transportation, Rest Area Location Point, Freight Transportation Rest.*

ABSTRAK

Kabupaten Tuban memiliki banyak pergerakan transportasi terutama transportasi darat karena kabupaten tuban menjadi daerah perlintasan jalur Pantai utara yang menghubungkan jalur distribusi dari Jawa Tengah menuju Jawa Timur melalui jalur utara. Dari banyaknya pergerakan transportasi darat yang melalui jalur pantura (Pantai utara) pergerakan yang paling mendominasi adalah pergerakan kendaraan angkutan barang, dengan pergerakan kendaraan per-hari terbanyak adalah pergerakan yang masuk menuju kabupaten tuban maupun hanya sekedar melintas melewati kabupaten tuban dengan pergerakan kendaraan sebesar 10499 kendaraan/hari, hasil ini diperoleh dari data survey Road Side Interview (RSI). Namun hal tersebut tidak diimbangi dengan lokasi untuk transit maupun untuk peristirahatan angkutan barang sehingga banyak kendaraan angkutan barang yang parkir pada pinggir jalan, rumah makan maupun di lahan kosong sekitar jaringan lintas di kabupaten tuban, hal ini dapat menjadi penyebab arus lalu lintas tidak lancar, mengurangi kapasitas ruas jalan, menghalangi jarak pandang bahkan menyebabkan kecelakaan. Salah satu solusi guna menghindari hal tersebut dengan merencanakan fasilitas peristirahatan atau *Rest Area* bagi pengemudi angkutan barang. Dalam perencanaan tentunya harus menganalisis alternatif Lokasi, analisis ini dilaksanakan berdasarkan metode *Composite Performance Index (CPI)*, penilaian dilakukan dengan melakukan perhitungan terhadap perhitungan dari masing-masing kriteria pembangunan dan perhitungan bobot penilaian dari masing-masing kriteria, dari perhitungan tersebut nantinya akan terpilih satu Titik lokasi *Rest Area* yang terbaik sebagai titik pembangunan fasilitas pelayanan angkutan barang dan dilengkapi kebutuhan fasilitas yang dapat mendukung pelayanan *Rest Area* nantinya.

Kata Kunci : *Rest Area*, Angkutan Barang, Titik Lokasi *Rest Area*, Peristirahatan Angkutan Barang.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu komponen penting dalam upaya perkembangan suatu wilayah. Dengan berkembangnya sistem transportasi maka semua aspek dalam suatu wilayah tersebut akan ikut berkembang. Transportasi menjadi sektor yang memberikan pelayanan kepada sektor lain seperti (perindustrian, pertanian, perkebunan, perdagangan, pendidikan, pariwisata dan lainnya). Sektor unggulan yang dimiliki Kabupaten Tuban yaitu sektor pertanian khususnya tanaman pangan. Dari sektor pertanian tanaman pangan, padi merupakan komoditas yang paling diunggulkan dari komoditas lainya yaitu, jagung, kacang tanah dan ubi kayu.

Potensi yang bisa ditingkatkan perkembanganya selain sektor tanaman pangan antara lain pertambangan dolmit, minyak dan gas bumi, ada juga potensi di sektor pariwisata serta potensi besar lainya yaitu pelabuhan laut (tubankab.go.id, Profil tuban). Karena potensi pergerakan Kendaraan Angkutan Barang yang cukup tinggi di Kabupaten Tuban, maka ketersediaan *Rest Area* atau tempat peristirahatan angkutan barang dapat memberi kontribusi untuk pengoptimalan kinerja lalu lintas dan bongkar muat barang di wilayah Kabupaten Tuban. Hal ini juga termuat dalam PERDA Kabupaten Tuban No 17 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tuban.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik pergerakan angkutan barang di Kabupaten Tuban?
2. Bagaimana cara untuk menentukan alternatif Lokasi *Rest Area* angkutan barang yang sesuai kriteria di Kabupaten Tuban?
3. Apa saja kebutuhan fasilitas pada *Rest Area* angkutan barang di Kabupaten Tuban beserta desain *layout* nya?

Tujuan Penelitian

1. Menganalisis karakteristik pergerakan angkutan barang di Kabupaten Tuban
2. Untuk menentukan lokasi *Rest Area* angkutan barang Kabupaten Tuban yang sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan.
3. Menentukan fasilitas apa saja yang dibutuhkan *Rest Area* angkutan barang di Kabupaten Tuban beserta desain *layout* nya.

METODE PENELITIAN

1. Studi Lapangan

Kompilasi data yang dikelompokkan dalam data primer dan sekunder.

- a. Data primer adalah data yang disusun melalui survei lapangan dan wawancara langsung dengan instansi terkait untuk memperoleh data seputar wilayah kajian.
- b. Data sekunder adalah data yang didapat dari instansi yang terkait, seperti Bappeda Kabupaten Tuban, Dinas Lingkungan Hidup dan Perhubungan Kabupaten Tuban, UPTD PKB, UPTD Terminal.

2. Studi Literatur

Mengumpulkan landasan-landasan teori yang berhubungan dengan judul dan spesifikasi yang dicari dalam referensi maupun teori

3. Analisis Data

Penganalisaan dilakukan dengan membahas data yang diperoleh dari hasil pengamatan studi lapangan dengan landasan teori dari studi kepustakaan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Penentuan Kriteria Lokasi Alternatif

Untuk memilih lokasi-lokasi alternatif yang berpotensi menjadi tempat pembangunan terminal angkutan barang di Kabupaten Tuban. Dalam penentuan lokasi tersebut harus memperhatikan kriteria sebagai berikut :

a. Kesesuaian Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)

Lokasi alternatif yang akan digunakan merupakan lokasi yang berpotensi menjadi lokasi dibangunnya *Rest Area* angkutan barang dengan mempertimbangkan kesesuaian atau kedekatan lokasi dari aturan yang telah ditetapkan.

b. Ketersediaan Lahan dan Kelestarian Lingkungan

Untuk memilih lokasi alternatif maka hal yang harus dipertimbangkan salah satunya adalah ketersediaan lahan pada wilayah studi. Lokasi alternatif merupakan lahan kosong atau (*Open Space*). Serta tetap memperhatikan dampak yang ditimbulkan dari pembangunan terminal barang bagi lingkungan disekitarnya.

c. Kinerja Ruas Jalan

Untuk mendukung kelangsungan terminal angkutan barang, lokasi yang dipilih harus dilewati rute angkutan barang. Sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 102 Tahun 2018 bahwa lokasi terminal barang harus berada pada jaringan lintas angkutan barang serta Sesuai dengan rencana pengembangan dan / atau kinerja jaringan jalan dan jaringan lintas.

d. Volume Angkutan Barang

Dengan adanya nilai volume angkutan barang maka dapat diketahui bahwa ruas jalan pada lokasi alternatif merupakan ruas jalan yang dilalui kendaraan angkutan barang serta beban jalan yang dilalui oleh kendaraan angkutan barang data ini didapat dari hasil survei *Traffic Counting* (TC).

Analisis Penentuan Lokasi Alternatif

Sebelum dilakukan pembangunan terminal angkutan barang, perlu dilakukan analisis terkait pemilihan alternatif lokasi terminal angkutan barang. Hal ini dilakukan untuk menentukan lokasi mana saja yang dapat dijadikan sebagai lokasi alternatif pembangunan *Rest Area* angkutan barang. Penentuan lokasi berdasarkan PERDA Kabupaten Tuban No 17 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tuban, yang mana dalam RTRW tersebut Lokasi rencana tempat peristirahatan kendaraan Angkutan Barang berada pada kecamatan Jenu.

1. Lokasi Alternatif 1

Lokasi alternatif pertama *Rest Area* angkutan barang terletak pada Kecamatan Jenu ,Kelurahan Purworejo tepatnya di jalan Semarang (Jalan Pantura Segmen 1). Lokasi ini di lintasi jalur lintas angkutan barang, berada pada ruas jalan pantura. Sehingga potensi pergerakan angkutan barang yang keluar masuk wilayah ini cukup besar. Oleh karena itu wilayah ini dirasa cocok untuk dijadikan salah satu alternatif dalam penentuan titik lokasi *Rest Area* angkutan barang di Kabupaten Tuban.

2. Lokasi Alternatif 2

Lokasi alternatif kedua *Rest Area* angkutan barang terletak pada Kecamatan Jenu ,Kelurahan Beji tepatnya di jalan raya Tuban-Semarang (Jalan Pantura Segmen 2). Lokasi ini di lintasi jalur lintas angkutan barang, berada pada ruas jalan pantura. Sehingga potensi pergerakan angkutan barang yang keluar masuk wilayah ini cukup besar. Oleh karena itu wilayah ini dirasa cocok untuk dijadikan salah satu alternatif dalam penentuan titik lokasi *Rest Area* angkutan barang di Kabupaten Tuban.

Analisis Penetapan Lokasi Terbaik

Untuk mendapatkan lokasi alternatif yang paling tepat, maka perlu dilakukannya analisis di setiap kriteria yang menjadi pertimbangan penetapan lokasi pembangunan *Rest Area* angkutan barang dimana menyesuaikan dengan kebijakan dan pengembangan dari Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Tuban.

1. Analisis Kinerja Ruas Jalan

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 102 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang pada pasal 6, pemilihan lokasi harus memperhatikan kinerja jaringan jalan dan jaringan lalu lintas, maka dari itu analisis kriteria kinerja ruas jalan pada lokasi alternatif perlu dilakukan.

Kinerja ruas jalan dapat di nilai dari beberapa sub kriteria yakni Kapasitas jalan, Derajat Kejenuhan, Kecepatan dan kepadatan. Berikut adalah hasil analisis kriteria kinerja ruas jalan pada dua lokasi alternatif yang telah dipilih, dimana nilai dari setiap sub kriteria telah di transformasi sesuai aturan metode *Composite Performance Index* (CPI).

Tabel Hasil Analisis Kriteria Kinerja Ruas Jalan

PARAMETER	ALTERNATIF 1		ALTERNATIF 2		KETERANGAN
	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	
KAPASITAS	4840,00	100,00	4840,00	100,00	Tren (+)
DERAJAT KEJENUHAN (smp/jam)	0,28	122,28	0,23	100,00	Tren (-)
KECEPATAN (km/jam)	67,08	107,62	62,33	100,00	Tren (+)
KEPADATAN	51,81	100,00	86,86	167,65	Tren (-)
TOTAL	4959	429,90	4989	467,65	

Sumber : Hasil Analisis, 2024

2. Analisis Aksesibilitas

Lokasi *Rest Area* angkutan barang harus memiliki aksesibilitas yang baik terhadap pusat kegiatan atau pusat kota serta kedekatan dengan batas kordon luar pintu masuk perbatasan Kabupaten Tuban. Analisis aksesibilitas ini diasumsikan oleh kedekatan *Rest Area* angkutan barang terhadap lokasi-lokasi yang berpotensi menjadi arus perdagangan barang untuk mendistribusikan komoditas yang ada di Kabupaten Tuban.

Berikut merupakan hasil Analisa Kriteria Aksesibilitas :

Tabel Hasil Analisis Kriteria Aksesibilitas

PARAMETER	ALTERNATIF 1		ALTERNATIF 2		KETERANGAN
	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	
AKSESIBILITAS PUSAT KOTA (<i>Central Bussiness District</i>)	19	63,16	12	100,00	Tren (-)
AKSESIBILITAS KABUPATEN REMBANG	28	100,00	36	77,78	Tren (-)
AKSESIBILITAS KABUPATEN BLORA	43	100,00	51	84,31	Tren (-)

PARAMETER	ALTERNATIF 1		ALTERNATIF 2		KETERANGAN
	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	
AKSESIBILITAS KABUPATEN BOJONEGORO (PARENGAN)	55	87,27	48	100,00	Tren (-)
AKSESIBILITAS KABUPATEN BOJONEGORO (SOKO)	50	86,00	43	100,00	Tren (-)
AKSESIBILITAS KABUPATEN LAMONGAN (WIDANG)	47	89,36	42	100,00	Tren (-)
AKSESIBILITAS KABUPATEN LAMONGAN (PALANG)	31	83,87	26	100,00	Tren (-)
TOTAL	273	609,66	258	662,09	

Sumber : Hasil Analisis,2024

3. Analisis Volume Angkutan Barang

Kriteria selanjutnya yang menjadi penilaian dalam pemilihan lokasi pembangunan fasilitas *Rest Area* angkutan barang yaitu mengenai jumlah volume angkutan barang yang melewati atau melintas pada jaringan jalan disekitar lokasi alternatif. Kriteria ini menunjukkan bahwa ada tidaknya kendaraan barang yang melintas di ruas jalan di dekat alternatif lokasi tersebut.

Analisis kriteria volume angkutan barang dari lokasi alternatif yang telah dipilih dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel Hasil Analisis Volume Angkutan Barang

KRITERIA	ALTERNATIF 1		ALTERNATIF 2		KETERANGAN
	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	
VOLUME ANGKUTAN BARANG (smp/hari)	3476	100	5414	156	Tren (+)
TOTAL	3476	100	5414	156	

Sumber : Hasil Analisis,2024

4. Analisis Kelestarian Lingkungan

Keberadaan fasilitas *Rest Area* pastinya akan memberikan pengaruh terhadap lingkungan sekitar, baik itu berdampak pada kebisingan maupun polusi. Untuk itu perlu adanya pertimbangan terhadap kelestarian lingkungan dan dampak yang ditimbulkan dari pembangunan fasilitas *Rest Area* angkutan barang tersebut. Perlunya antisipasi pengaruh buruk dari pembangunan *Rest Area* angkutan barang terhadap lingkungan sangat diperlukan untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup.

Faktor ataupun parameter dalam kriteria ini yaitu meliputi :

- 1) Tidak Berdampak Buruk pada Lingkungan Sekitar

- 2) Tidak Menyebabkan Polusi
- 3) Tidak Menyebabkan Banjir
- 4) Tidak Menyebabkan Kebisingan

Analisis kriteria kelestarian lingkungan lingkungan pada penilaian penetapan lokasi pembangunan fasilitas *Rest Area* angkutan barang ini dapat dilihat pada dibawah ini.

Tabel Hasil Analisis Kelestarian Lingkungan

PARAMETER	ALTERNATIF 1		ALTERNATIF 2		KETERANGAN
	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	
TIDAK MENGGANGGU LINGKUNGAN SEKITAR	3	150	2	100	Tren (+)
TIDAK RAWAN POLUSI	3	150	2	100	Tren (+)
TIDAK RAWAN KEBISINGAN	3	150	2	100	Tren (+)
TIDAK RAWAN BANJIR	2	100	3	150	Tren (+)
TOTAL		137,5		112,5	

Sumber : Hasil Analisis,2024

5. Analisis Bobot Kriteria

Setelah dilakukan analisis kriteria sesuai aturan metode pengambilan keputusan *Composite Performance Index* (CPI), maka selanjutnya hasil dari nilai transformasi yang telah didapatkan pada masing-masing kriteria dikalikan dengan bobot yang berlaku pada setiap kriteria. Pemberian bobot ini didapat dari wawancara kepada instansi pemerintah yang terlibat kedalam arah kebijakan pengembangan prasarana angkutan barang di Kabupaten Tuban.

Tabel Hasil Analisis Bobot Kriteria

RESPONDEN	KINERJA RUAS JALAN	VOLUME ANGKUTAN BARANG	AKSESIBILITAS	KELESTARIAN LINGKUNGAN
KEPALA DINAS LINGKUNGAN HIDUP DAN PERHUBUNGAN	5	4	5	5
SEKRETARIS LINGKUNGAN HIDUP DAN PERHUBUNGAN	5	5	4	5
KABID LLAJ	4	5	5	5
KABID PENGELOLAAN LINGKUNGAN HIDUP	4	4	4	5
PENGELOLA ANGKUTAN KENDARAAN	4	5	5	5
KASI MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS	5	4	4	4
KABID PENERANGAN JALAN	5	3	3	4
KEPALA UPTD PKB	5	4	4	4
KEPALA UPTD TERMINAL	5	5	5	5

RESPONDEN	KINERJA RUAS JALAN	VOLUME ANGKUTAN BARANG	AKSESIBILITAS	KELESTARIAN LINGKUNGAN
KEPALA DINAS BAPPEDA	4	5	3	4
KABID PERENCANAAN PENGENDALIAN DAN EVALUASI PEMBANGUNAN	4	4	4	5
KABID PERENCANAAN INFRASTRUKTUR DAN EKONOMI	4	4	4	5
KASUBBID SDA DAN LINGKUNGAN HIDUP	5	3	5	5
KASUBBID INFRASTRUKTUR WILAYAH	5	5	4	4
TOTAL NILAI	64	60	59	65
NILAI KESELURUHAN KRITERIA YANG DISURVEY	248			
PRESENTASI KEPENTINGAN KRITERIA (%)	26%	24%	24%	26%
PRESENTASI KEPENTINGAN KRITERIA (DESIMAL)	0,26	0,24	0,24	0,26

Sumber : Hasil Analisis,2024

Setelah diketahui hasil wawancara dari setiap *Stake Holder* atau perwakilannya instansi yang memilih bobot kriteria, selanjutnya setiap bobot dari setiap kriteria di jumlahkan dan dirata-rata, hasil rata-rata dari setiap kriteria tersebut nantinya dikalikan dengan nilai transformasi pada setiap alternatif dan selanjutnya hasil dari perkalian tersebut menjadi nilai Lokasi tiap kriteria alternatif. Nilai tertinggi pada setiap alternatif merupakan pilihan lokasi yang paling tepat untuk penentuan lokasi pembangunan *Rest Area* angkutan barang di Kabupaten Tuban.

Dari hasil pembobotan dan perangkaan nilai total lokasi yang telah dikalikan dengan bobot per kriteria dan didapatkan dari hasil survei wawancara kepada dinas terkait, maka didapatkan hasil lokasi alternatif 2 yaitu terletak pada zona 5 Kecamatan Jenu, kelurahan Beji dan terletak pada ruas Jalan Raya Tuban-Semarang (Jalan pantura segmen 2) dengan nilai lokasi sebesar 347 Sehingga dapat disimpulkan bahwa lokasi alternatif 1 adalah lokasi yang paling tepat untuk direncanakan sebagai lokasi pembangunan *Rest Area* angkutan barang di Kabupaten Tuban.

Tabel Hasil Analisis Penetapan Lokasi

KRITERIA	BOBOT PER KRITERIA	ALTERNATIF 1		ALTERNATIF 2	
		TOTAL TRANSFORMASI NILAI	NILAI LOKASI	TOTAL TRANSFORMASI NILAI	NILAI LOKASI
KRITERIA KINERJA RUAS JALAN	0,26	430	112	468	122
KRITERIA AKSESIBILITAS	0,24	610	146	662	159
KRITERIA VOLUME ANGKUTAN BARANG	0,24	100	24	156	37
KRITERIA KELESTARIAN LINGKUNGAN	0,26	138	36	113	29
TOTAL NILAI LOKASI	1,00		318		347

Sumber : Hasil Analisis,2024

Analisis Kebutuhan Fasilitas *Rest Area* Angkutan Barang'

Pada tahap analisis ini merupakan penentuan kebutuhan fasilitas pada *Rest Area* angkutan barang di Kabupaten Tuban. Penentuan fasilitas yang dibutuhkan berpedoman pada PM 102 tahun 2018 tentang penyelenggaraan Terminal Angkutan barang dan di sesuaikan Kembali dengan kebutuhan parkir, kebutuhan istirahat pengemudi, kebutuhan pemeliharaan kendaraan, maupun untuk mendukung kegiatan yang nantinya berlangsung di *Rest Area* angkutan barang. Terdapat fasilitas utama dan fasilitas penunjang untuk mendukung segala kegiatan di dalam *Rest Area* angkutan barang.

1. Fasilitas Utama
 - a) Jalur Kedatangan dan Keberangkatan
 - b) Bangunan Kantor Pengelola
 - c) Parkir Angkutan Barang
 - d) Rambu Petunjuk
2. Fasilitas Penunjang
 - a) Ruang Istirahat
 - b) Mushola
 - c) Toilet
 - d) Kios/Tempat Makan
 - e) Pos Keamanan
 - f) Pos Kesehatan
 - g) Parkir Kendaraan Pribadi
 - h) Bengkel
 - i) Taman
 - j) Pembuangan Sampah Sementara

Berikut ini merupakan tabel luas lahan untuk fasilitas utama dan fasilitas penunjang pada *Rest Area* angkutan barang :

Tabel Kebutuhan Fasilitas Rest Area Angkutan Barang

Komponen		Luas (m ²)
Luas Lahan untuk Pembangunan Terminal Barang		30.000
Fasilitas Utama	Kantor Administrasi (23 orang)	257
	Parkir Kendaraan Angkutan Barang	1.700
Fasilitas Penunjang	Ruang Istirahat	140
	Mushola	53
	Toilet	378
	Kios/Tempat Makan	90
	Pos Keamanan	60
	Pos Kesehatan	36
	Parkir Kendaraan Pribadi	287
	Bengkel	150
	Taman	873
	Pembuangan Sampah Sementara	120
Total Luas Kebutuhan Lahan untuk Fasilitas Utama dan Penunjang		4.145
Sisa Luas Lahan untuk Sirkulasi Pergerakan di dalam Terminal		25.855

Sumber : Hasil Analisis, 2024

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan :

1. Pola pergerakan angkutan barang yang terdapat di Kabupaten Tuban cukup besar, dengan jumlah pergerakan terbanyak yaitu pergerakan eskternal – internal sebesar 10.499 kendaraan/hari, perjalanan internal – eksternal sebesar 4.959 kendaraan/hari, dan perjalanan eksternal – eksternal sebesar 5.835 kendaraan/hari.
2. Berdasarkan analisis pemilihan lokasi Pembangunan angkutan barang dengan metode *Composite Performance Index* (CPI), lokasi dengan nilai bobot akhir terbesar adalah lokasi alternatif 2 dengan total nilai 347, dengan nilai tersebut menjadikan titik lokasi alternatif 2 yang terletak di Jalan Raya Tuban-Semarang, kelurahan Beji, Kecamatan Jenu, Kabupaten Tuban menjadi lokasi terbaik untuk dijadikan tempat Pembangunan *Rest Area* angkutan barang.
3. Berdasarkan analisis kebutuhan fasilitas *Rest Area* angkutan barang diketahui kebutuhan fasilitas yang ada pada terminal nantinya adalah sebagai berikut:
 - a. Fasilitas Utama, terdiri dari :
 1. Kantor Pengelolaan
 2. Parkir Kendaraan Angkutan Barang

- b. Fasilitas Penunjang, terdiri dari :
1. Ruang Istirahat
 2. Mushola
 3. Toilet
 4. Kios/Tempat Makan
 5. Pos Keamanan
 6. Pos Kesehatan
 7. Parkir Kenadaraan Pribadi
 8. Bengkel
 9. Taman
 10. Pembuangan Sampah Sementara

SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah didapatkan, maka saran yang dapat diberikan penulis adalah sebagai berikut :

1. Perlu adanya pengawasan agar pola pergerakan angkutan barang lebih teratur mulai dari pergerakan jalan yang di lalui, cek kondisi kendaraan ataupun pemeliharaan kondisi kendaraan, maupun istirahat dan parkir kendaraan angkutan barang;
2. Untuk pemerintah Kabupaten Tuban perlu merencanakan letak Terminal Angkutan Barang pada Jalan Raya Tuban-Semarang (Pantura segmen 2), Kelurahan Beji, Kecamatan Jenu yaitu yang menjadi titik lokasi alternatif 2;
3. Di dalam rencana Pembangunan *Rest Area* angkutan barang terdapat beberapa fasilitas yang direncanakan untuk menunjang segala kegiatan di dalam *Rest Area*, dengan adanya fasilitas yang akan di rencanakan tentu perlu adanya pemeliharaan terhadap fasilitas agar dapat di manfaatkan dengan baik;
4. Untuk penelitian selanjutnya perlu di tambahkan analisis dampak Pembangunan *Rest Area* dari segi lalu lintas dan Lingkungan;
5. Serta menambahkan analisis biaya investasi pemanfaatan lahan lokasi alternatif pembangunan *Rest Area* angkutan barang di Kabupaten Tuban.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih disampaikan kepada Direktur Politeknik Tranportasi Darat Indonesia-STTD, Dosen Pembimbing, Dosen Penguji, Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban, Kepala Dinas Lingkungan Hidup dan Perhubungan Kabupaten Tuban, Orangtua dan saudara, serta pembantu peneliti yang telah mendukung penelitian ini dapat diselesaikan.

REFERENSI

- DPR RI,2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Jakarta: Kementerian Perhubungan
- Kementerian Perhubungan,2018, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang. Jakarta
- Kementerian Perhubungan,2019, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan. Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996, Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Jakarta
- Menteri Perhubungan,1995, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, Jakarta Terminal Transportasi Jalan, Jakarta

Badan Pusat Statistik Jawa Timur,2023, Direktori Perusahaan Sedang dan Besar di Provinsi Jawa Timur ,Surabaya

Badan Pusat Statistik Kabupaten Tuban,2024, Kabupaten Tuban Dalam Angka Tahun 2024,Tuban

Badan Standarisasi Nasional,2004, Rancangan Standar Nasional Indonesia, Geometri Jalan Perkotaan, Jakarta

Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD,2024, Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan, Program studi D-III Manajemen Transportasi Jalan,Tim PKL Kabupaten Tuban Taruna/I Angkatan XLIII., Bekasi.

Dinas Perhubungan Kabupaten Tuban,2018, Laporan Akhir,Review Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kabupaten Tuban Tahun Anggaran 2018,Tuban

Pemerintah Kabupaten Tuban,Dinas perhubungan Kabupaten Tuban,2020. Laporan Akhir, Masterplan Transportasi Kabupaten Tuban ,Tuban

Tamin, OfyarZ, 2000, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, ITB, Bandung.

Dardela Yasa Guna, 1996, Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Barang.

Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata Republik Indonesia, 2021, Standard Toilet Umum Indonesia.

Warpani, S. 2002. Merencanakan Sistem Pengangkutan. ITB, Bandung

