

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam kegiatan Masyarakat sehari-hari. Seiring dengan berkembangnya zaman kegiatan Masyarakat semakin meningkat dan beragam-ragam (Miro, 2024). Oleh sebab itu, diperlukan penataan sistem transportasi yang baik sehingga dapat memberikan dampak terhadap aksesibilitas dan mobilitas masyarakat yang mampu meningkatkan pertumbuhan perekonomian serta kemajuan suatu daerah secara keseluruhan.

Menurut Tamin (2000) Angkutan barang seperti truk besar truk tronton, atau kendaraan angkutan barang lainnya memiliki jalur yang dilewati berdasarkan kelas jalan yang telah disesuaikan dengan klasifikasi kelas jalan dan juga memperhatikan ukuran kendaraan dikarenakan dimensi angkutan barang jauh lebih besar dibandingkan dengan kendaraan lain, sehingga berbahaya bagi keduanya. Seperti truk tronton yang diizinkan melewati kelas jalan minimal kelas II dikarenakan memiliki muatan sumbu terberat 10 ton. Sedangkan angkutan penumpang seperti bus, minibus, angkot, taksi, atau sepeda motor (ojek) jalur yang dilewati boleh kelas jalan kelas I, Kelas II ataupun kelas III dikarenakan memiliki muatan sumbu terberat di bawah 8 ton dan untuk angkutan penumpang sendiri hal yang diutamakan hanya kenyamanan.

Manajemen rekayasa lalu lintas merupakan proses mengatur, mengendalikan, dan mengoptimalkan aliran lalu lintas di suatu area demi keselamatan, efisiensi, dan kenyamanan pengguna jalan (PM 96 Tahun 2016). Manajemen yang baik dalam rekayasa lalu lintas dapat membawa dampak positif pada mobilitas masyarakat dan mendukung pertumbuhan ekonomi serta kualitas hidup. Manajemen rekayasa lalu lintas berfungsi untuk meningkatkan keselamatan di jalan, mengurangi kemacetan, efisiensi waktu dan biaya, mengurangi emisi dan dampak lingkungan, dan ,mengoptimalksan infrastruktur jalan.

Kota Palangka Raya merupakan ibukota Provinsi Kalimantan Tengah memiliki peran yang penting dalam perkembangan serta pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kalimantan Tengah. Letak Kota Palangka Raya sangat strategis karena berada ditengah-tengah kabupaten yang ada di Provinsi Kalimantan Tengah. Sebagai ibu kota provinsi, Palangka Raya menjadi pusat pemerintahan dan administrasi Kalimantan Tengah. Kota ini merupakan lokasi kantor gubernur, dinas-dinas provinsi, serta instansi pemerintah lainnya, hal ini menjadikan Palangka Raya sebagai pusat pengambilan kebijakan yang berdampak pada seluruh wilayah provinsi Kalimantan Tengah. Palangka Raya merupakan pusat kegiatan ekonomi dan bisnis di Kalimantan Tengah, dibuktikan dengan beragam fasilitas yang menunjang kegiatan ekonomi dan distribusi barang seperti Pasar Besar Palangka Raya, Mall Palangka Raya City, dan Pelabuhan dan Dermaga Sungai Kahayan. Selain itu rotan menjadi komoditas yang banyak dimanfaatkan oleh masyarakat lokal untuk mendukung perekonomian, terutama dalam sektor kerajinan dan industri rumah tangga. Jenis rotan yang ditemukan di wilayah ini meliputi rotan manau, rotan sega, dan beberapa jenis lainnya yang bernilai tinggi di pasar domestik dan internasional salah satu yang menonjol adalah Indang Apang Galeri, yang terkenal sebagai penghasil produk berbahan dasar rotan, seperti tas, sepatu, dompet, dan barang-barang custom lainnya. Usaha ini telah berhasil menembus pasar internasional, termasuk Amerika Serikat, Jepang, dan Turki, dengan bantuan program pelatihan dari Pertamina melalui Rumah BUMN Palangka Raya. Banyak investor yang memilih berinvestasi di Palangka Raya karena lokasinya yang strategis dan infrastruktur yang terus berkembang seperti kinerja sektor konstruksi pada tahun 2023 mengalami konstruksi pertumbuhan sebesar 8,91% dibandingkan dengan tahun 2022 (Badan Pusat Statistik Palangka Raya 2023).

Berdasarkan data (Badan Pusat Statistik Palangka Raya 2022) jumlah penduduk Kota Palangka Raya mencapai 303.916 jiwa dengan luas wilayah sebesar 2.853 km² dan laju pertumbuhan ekonomi di Kota Palangka Raya mengalami pertumbuhan sebesar 7,17% pada tahun 2022. Hal ini

mempengaruhi kenaikan jumlah proses distribusi barang dan jumlah pergerakan angkutan barang. Kendaraan angkutan barang yang digunakan di Kota Palangka Raya sebanyak 91.510 unit ini terdiri dari truk sedang dengan proporsi 51% atau 46.670 unit, pick up 29% atau 26.538, truk kecil 9% atau 8.236 unit, truk tronton 9% atau 8.234 unit, dan truk semi trailer 2% atau 1.832 unit (hasil analisis tim pkl Kota Palangka Raya 2023), hal ini menyebabkan pergerakan kendaraan di ruas jalan sangatlah padat akibat bercampurnya kendaraan angkutan barang dari berbagai ukuran dengan kendaraan lainnya.

Ruas jalan yang dilalui angkutan barang di Kota Palangka Raya terdapat 25 ruas jalan. Pada ruas jalan di kawasan *Central Bussiness District* (CBD) Kota Palangka Raya memiliki permasalahan karena adanya *mixed traffic* antara angkutan barang dengan kendaraan lainnya seperti mobil pribadi, motor, dan kendaraan umum yang dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas, resiko kecelakaan, dan penurunan efisiensi lalu lintas. Ruas jalan yang terdampak akibat dari *mixed traffic* yaitu ruas jalan yang berada di kawasan *Central Business District* (CBD), salah satunya kinerja yang paling rendah pada ruas Jalan RTA Milono 2 dengan derajat kejenuhan kiri 0,81 dan kanan 0,72, kecepatan rata-rata kiri 29,35 km/jam dan kanan 18,24 km/jam dengan kepadatan ruas kiri 167,09 smp/km dan kanan 166,17 smp/km.

Melalui kondisi permasalahan ini, perlu dilakukan kajian mengenai pengaturan dan penataan pergerakan angkutan barang di Kota Palangka Raya sebagai perbandingan antara kinerja lalu lintas sebelum dan setelahnya ditentukan manajemen rekayasa lalu lintas ruas jalan yang dilalui pergerakan angkutan barang. Sehingga kajian ini mampu dijadikan sebagai dasar penetapan kebijakan bagi pemerintah terkait kinerja lalu lintas terhadap pergerakan angkutan barang. Dengan latar belakang diatas, dapat diambil penelitian berjudul "MANAJEMEN LALU LINTAS ANGKUTAN BARANG DI KOTA PALANGKA RAYA".

1.2 Identifikasi Masalah

Permasalahan yang terdapat di Kota Palangka Raya saat ini sebagai berikut:

1. Rendahnya kinerja lalu lintas yang dilalui kendaraan angkutan barang terutama pada kawasan *Central Business District* (CBD), salah satunya yang memiliki kinerja paling rendah yaitu pada ruas Jalan RTA Milono 2 dengan derajat kejenuhan kiri 0,81 dan kanan 0,72, kecepatan rata-rata kiri 29,35 km/jam dan kanan 18,24 km/jam dengan kepadatan ruas kiri 167,09 smp/km dan kanan 166,17 smp/km.
2. Besarnya pergerakan angkutan barang di Kota Palangka Raya sebanyak 91.510 unit ini terdiri dari truk sedang dengan proporsi 51% atau 46.670 unit, pick up 29% atau 26.538, truk kecil 9% atau 8.236 unit, truk tronton 9% atau 8.234 unit, dan truk semi trailer 2% atau 1.832 unit. Hal ini menandakan bahwa Kota Palangka Raya merupakan daerah pembangkit dan daerah tujuan dari angkutan barang.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan di atas terkait dengan latar belakang dan identifikasi permasalahan yang melatarbelakangi penelitian "MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS ANGKUTAN BARANG DI KOTA PALANGKA RAYA" maka, disusunlah rumusan masalah penelitian ini yang meliputi:

1. Bagaimana kinerja ruas jalan eksisting yang dilewati angkutan barang di Kota Palangka Raya saat ini?
2. Bagaimana usulan manajemen lalu lintas angkutan barang di Kota Palangka Raya?
3. Bagaimana perbandingan kinerja lalu lintas angkutan barang yang dilewati angkutan barang sebelum dan sesudah dilakukan manajemen rekayasa lalu lintas angkutan barang di Kota Palangka Raya?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

Adapun maksud dijadikannya penelitian ini yaitu melakukan rekayasa lalu lintas angkutan barang dengan sedemikian analisis hingga terwujudnya lalu lintas angkutan jalan yang lancar di Kota Palangka Raya dengan tingkat kinerja lalu lintas Derajat Kejenuhan atau kecepatan tertentu sesuai harapan. Adapun tujuan dari penelitian ini dilakukan yaitu:

1. Mengetahui kinerja ruas jalan eksisting yang dilewati angkutan barang di Kota Palangka Raya
2. Mengusulkan manajemen rekayasa lalu lintas angkutan barang di Kota Palangka Raya.
3. Mengetahui perbandingan kinerja lalu lintas angkutan barang yang dilewati angkutan barang sebelum dilakukan manajemen lalu lintas angkutan barang dan setelah dilakukan manajemen lalu lintas angkutan barang di Kota Palangka Raya.

1.5 Ruang Lingkup

Seluruh hal yang berkaitan langsung dengan penelitian yang meliputi permasalahan yang dikaji, kepustakaan dan literatur serta metodologi penelitian berada di dalam lingkup batasan masalah yang ditetapkan. Pembatasan ini bertujuan agar selama berlangsungnya proses penelitian, tetap berorientasi kepada maksud dan tujuan penelitian dan diharapkan tidak menyimpang dari ketentuan tersebut. Sementara pembahasan penelitian ini difokuskan pada :

1. Ruas jalan lintas angkutan barang yang dilalui angkutan barang di Kota Palangka Raya sebanyak 25 ruas jalan
2. Pada penelitian ini tidak membahas mengenai simpang yang dilalui angkutan barang.
3. Tidak membahas biaya transportasi angkutan barang di Kota Palangka Raya.
4. Tidak membahas arus logistik di Kota Palangka Raya.
5. Tidak mengkaji kinerja jaringan angkutan barang di Kota Palangka Raya