

EFEKTIVITAS DAN EFISIENSI PENYELENGGARAAN ANGKUTAN BARANG DI KABUPATEN LANGKAT



Harimin Tarigan¹, Syafiatun Siregar²

¹Dinas Perhubungan Kota Binjai, Propinsi Sumatera Utara, Indonesia

²Program Studi Pendidikan Profesi Insinyur Universitas Negeri Medan

³Bidang Keahlian Teknik Sipil

email : harimintarigan@gmail.com

ABSTRAK

Tulisan ini bertujuan menganalisis aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan, penyelenggaraan angkutan barang dan upaya-upaya untuk menciptakan penyelenggaraan angkutan barang yang efektif dan efisien di Kabupaten Langkat. Hasil kajian menunjukkan aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan belum mendukung mobilitas angkutan barang dan penyelenggaraan angkutan barang belum terselenggara secara efektif dan efisien sehingga diperlukan upaya-upaya menciptakan penyelenggaraan angkutan barang yang efektif dan efisien melalui penetapan jaringan lintas angkutan barang dan terjalannya kerjasama antar pemangku kepentingan (*stakeholder*) di bidang penyelenggaraan angkutan barang. Disarankan dalam penetapan jaringan lintas angkutan barang dilakukan peningkatan daya dukung jalan dan jembatan, perencanaan geometrik jalan, kecukupan ruang bebas atas, pemenuhan fasilitas perlengkapan jalan, dan terkoneksi dengan pembangunan terminal barang.

Kata Kunci : Efektif dan efisien, Penyelenggaraan angkutan barang

ABSTRACT

This paper aims to analyze the accessibility and connectivity of the road network, the implementation of freight transportation and efforts to create an effective and efficient implementation of freight transportation in Langkat Regency. The results of the study showed that the accessibility and connectivity of the road network has not supported the mobility of freight transportation and the implementation of freight transportation has not been carried out effectively and efficiently so that efforts are needed to create effective and efficient transportation through the establishment of a cross-freight network and the establishment of cooperation between stakeholders in the field of transportation of goods. It is recommended in the establishment of a cross-freight network to increase the carrying capacity of roads and bridges, geometric planning of roads, adequacy of upper free space, fulfillment of road equipment facilities, and connected to the construction of freight terminals.

Keywords : Effective and efficient, Transportation of goods

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Langkat sebagai sentra produksi pertanian tanaman pangan, peternakan, perkebunan, perikanan dan pertambangan di propinsi Sumatera Utara (Badan Pusat Statistik, 2020) yang dibuktikan dengan pergerakan asal dan tujuan angkutan barang dalam propinsi Sumatera Utara menunjukkan Kabupaten Langkat berada di posisi ke-3 (tiga) sebagai daerah yang terbanyak membangkitkan (asal) dan menarik (tujuan) perjalanan angkutan barang berada di bawah Kabupaten Deli Serdang dan Kota Medan.

Hampir 90% pergerakan barang yang berasal dan menuju Kabupaten Langkat dilakukan dengan moda darat (jalan) (Kemenhub, 1996). Tingginya permintaan pengangkutan barang yang berasal dan menuju Kabupaten Langkat namun tidak diimbangi dengan kelancaran mobilitas angkutan barang belum menambah guna (*utility*) komoditas daerah dan terhambatnya pemenuhan barang-barang kebutuhan masyarakat dengan mudah dan harga terjangkau (Tarigan, 2020). Ketersediaan jaringan jalan dengan kualitas konstruksi dan permukaan yang baik berpengaruh terhadap mobilitas angkutan barang, sedangkan data

statistik tahun 2019 menunjukkan tingkat kerusakan jalan Kabupaten Langkat mencapai 47,62 persen (743,52 km), kondisi baik 27,26 persen (425,62 km), dan kondisi sedang 25,12 persen (392,16 km) sehingga membutuhkan penanganan yang serius (Badan Pusat Statistik, 2020). Tahun 2018 persentase jumlah penduduk miskin di Kabupaten Langkat lebih tinggi dibanding rata-rata propinsi Sumatera Utara yang mencapai 9,22 % (Badan Pusat Statistik, 2018). Isu-isu strategis permasalahan konektivitas dan kualitas permukaan jalan tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Langkat Tahun 2013 – 2033.

Peran transportasi sangat penting dalam meningkatkan pendapatan dan mengurangi pengeluaran per penduduk sehingga dapat mengurangi jumlah penduduk miskin (Susantono, 2013). Sistem pergerakan kendaraan angkutan barang yang lancar akan tercapai apabila sistem transportasi jalan dikelola dan diatur melalui sistem pengoperasian atau manajemen transportasi yang efektif dan efisien. Terwujudnya efektivitas dan efisiensi pergerakan kendaraan angkutan barang dengan mobilitas tinggi dipengaruhi ketersediaan aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan karena sebagai infrastruktur dasar (*basic infrastructure*) transportasi terdapat keterkaitan erat antara jaringan jalan (prasarana transportasi) dengan angkutan barang (sarana transportasi). Mengingat begitu besarnya peran transportasi barang dalam mengurangi jumlah penduduk miskin melalui peningkatan pendapatan dan mengurangi pengeluaran maka dibutuhkan upaya-upaya meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan untuk mendukung mobilitas angkutan barang dalam rangka menciptakan efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan angkutan barang di Kabupaten Langkat.

1.2 Perumusan Masalah :

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, dapat dirumuskan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan di Kabupaten Langkat?
2. Bagaimana penyelenggaraan angkutan barang di Kabupaten Langkat?

3. Bagaimana upaya-upaya menciptakan penyelenggaraan angkutan barang yang efektif dan efisien di Kabupaten Langkat?

1.3 Tujuan penelitian :

Berdasarkan perumusan masalah maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Menganalisis aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan di Kabupaten Langkat.
2. Menganalisis penyelenggaraan angkutan barang di Kabupaten Langkat.
3. Menganalisis upaya-upaya menciptakan penyelenggaraan angkutan barang yang efektif dan efisien di Kabupaten Langkat.

2. Pembahasan

2.1. Aksesibilitas dan Konektivitas Jaringan Jalan di Kabupaten Langkat

2.1.1 Kemudahan

Kemudahan yang diharapkan masyarakat dari pembangunan jalan di Kabupaten Langkat berupa ketersediaan aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan belum sepenuhnya tercapai karena masih ada wilayah yang belum memiliki akses langsung ke wilayah lainnya, seperti akses dari Kecamatan Pematang Jaya harus melalui jalan propinsi Naggroe Aceh Darussalam (NAD) untuk menuju dan dari wilayah Kabupaten Langkat. Demikian halnya meskipun ketiga wilayah pengembangan kabupaten telah terhubung akses jaringan jalan namun konektivitasnya masih rendah yang dibuktikan dengan pilihan pengemudi kendaraan bermotor angkutan barang melintasi jalan propinsi dan nasional atau jaringan jalan dalam wilayah Kota Binjai ketika melakukan perjalanan antar wilayah pengembangan (Tarigan, 2020).

2.1.2 Disain Jalan

Disain jalan pada jaringan jalan kabupaten yang meliputi tikungan jalan dan lebar lajur lalu lintas tidak sesuai dengan dimensi kendaraan barang berukuran besar seperti truk 3 (tiga) sumbu dan pengangkut peti kemas. Kelandaian jalan (tanjakan dan turunan) aman dilalui kendaraan bermotor angkutan barang, kecuali di daerah bertopografi dataran tinggi perlu kehati-hatian di saat kendaraan melalui tanjakan atau turunan. (Tarigan, 2020).

2.1.3 Status dan Kelas Jalan

Menurut statusnya jalan dalam wilayah Kabupaten Langkat dapat dikelompokkan atas : jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan desa. Jalan Kabupaten Langkat ditentukan Kelas III, dimana menurut Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, jalan Kelas III dapat dilalui kendaraan yang memiliki ukuran lebar lebih kecil atau sama dengan 2.500 (dua ribu lima ratus) millimeter, panjang lebih kecil atau sama dengan 9.000 (sembilan ribu) millimeter, tinggi lebih kecil atau sama dengan 3.500 (tiga ribu ratus) millimeter dengan Muatan Sumbu Terberat (MST) 8 (delapan) ton. Sedangkan jalan desa dan lingkungan memiliki spesifikasi dimensi kendaraan dan MST di bawah 8 (delapan) ton. Dengan kalimat lain dapat dikatakan kendaraan yang memiliki dimensi dan MST di atas ketentuan tersebut dilarang melintasi jalan kelas III.

Pembagian kelas jalan dan pembatasan kendaraan yang diperbolehkan melintasi jalan kabupaten atau desa berpotensi menimbulkan biaya ekonomi tinggi (*high cost*) karena keterbatasan daya angkut, mengurangi tingkat mobilitas angkutan barang, bahkan menghambat pengangkutan barang-barang yang tidak dapat dipisah-pisahkan karena sifatnya seperti alat berat. Pengemudi angkutan barang seringkali berhadapan dengan petugas penegak hukum yang menindak pelanggaran kelas jalan. Demikian halnya pembatasan daya angkut yang berkaitan dengan muatan sumbu terberat menekan margin keuntungan pengusaha atau pengemudi dalam melakukan pengangkutan barang.

2.1.4 Jaringan Jalan Wilayah Pengembangan

Sistem pusat-pusat pelayanan di Kabupaten Langkat meliputi 3 (tiga) wilayah pengembangan, yaitu : (1) Langkat Hulu, dengan Pusat Kegiatan Lokal (PKL) kota Kuala; (2) Langkat Hilir, dengan Pusat Kegiatan Lokal (PKL) kota Stabat; dan (3) Teluk Haru, dengan Pusat Kegiatan Lokal (PKL) kota Pangkalan Brandan. Jaringan jalan telah dibangun sebagai akses untuk menghubungkan wilayah pemukiman dengan pusat kegiatan lokal dan ibu kota kecamatan. namun permasalahannya terletak pada rendahnya konektivitas.

2.1.5 Kualitas Konstruksi dan Permukaan Jalan

Tahun 2019 diketahui keseluruhan panjang jalan di Kabupaten Langkat adalah 1.561,29 kilometer, terdiri dari : (1) jalan Nasional 105 kilometer; (2) jalan Propinsi 152,1 kilometer; dan (3) jalan kabupaten 1.561,29 kilometer. Jenis permukaan jalan yaitu : (1) beraspal 824,38 kilometer; (2) jalan kerikil 622,68 kilometer; dan (3) jalan tanah 144,24 kilometer (Badan Pusat Statistik, 2020). Permukaan jalan yang 49 (empat puluh sembilan) persen belum diaspal tidak sanggup menahan tekanan gandar kendaraan bermotor bermuatan berat. Hasil observasi dan pengamatan terhadap faktor-faktor penyebab kerusakan jalan di Kabupaten Langkat, faktor kelebihan muatan kendaraan pengangkut barang yang melintasi permukaan jalan dengan frekwensi tinggi sebagai penyebab utama rusaknya jalan. Penyebab kedua adalah drainase yang buruk, genangan air di permukaan jalan atau pada jalan yang berlobang mengurangi daya tahan jalan mendukung tekanan gandar kendaraan. Penyebab lainnya adalah keterlambatan perawatan dan pemeliharaan jalan mempercepat berkurangnya umur rencana jalan sehingga jalan tidak dapat menjalankan fungsinya dengan baik. Kerusakan jalan menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan, pengusaha atau investor dan masyarakat sekitarnya. Kerugian yang ditanggung pengguna jalan antara lain : (1) naiknya biaya operasional kendaraan (BOK) seperti pemborosan bahan bakar dan bertambahnya gaji awak kendaraan; (2) mengurangi keamanan dan kenyamanan berlalu-lintas; (3) mengurangi beban efektif kendaraan; (4) bertambahnya waktu tempuh, bahkan jarak tempuh karena upaya mencari jalan alternatif yang lebih baik; (5) terganggunya kesehatan awak kendaraan karena stres atau polusi udara; (6) potensi kecelakaan lalu-lintas; dan (7) kerusakan kendaraan. Kerugian bagi pengusaha atau investor antara lain : (1) keterlambatan pasokan bahan baku sehingga mengurangi *out put* produksi atau keterbatasan distribusi barang produksi; (2) berkurangnya nilai barang produksi karena resiko kerusakan barang; (3) pengeluaran ekstra karena mengeluarkan biaya pemeliharaan mesin yang berkurang jam operasinya karena keterbatasan pasokan bahan baku. Sedangkan kerugian bagi

seperti : hasil pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, pertambangan galian C, kehutanan dan barang setengah jadi seperti : *Crude Palm Oil* (CPO). Sedangkan muatan barang yang menuju Kabupaten Langkat didominasi barang jadi seperti : peralatan pertanian, perkebunan, peternakan dan pertambangan, bahan kebutuhan pokok rumah tangga, peralatan pendidikan dan kesehatan, dan material bangunan.

2.2.3 Daya angkut

Fenomena kelebihan muatan atau pelanggaran terhadap kelas jalan kabupaten tidak hanya terjadi di Kabupaten Langkat tetapi menjadi problem di seluruh wilayah Indonesia. Tuduhan terhadap kendaraan bermotor angkutan barang sebagai faktor dominan penyebab rusaknya jalan kerap menimbulkan konflik sosial antara masyarakat dan pengemudi angkutan barang meskipun kelancaran mobilitas angkutan barang secara ekonomis menguntungkan semua pihak (Tarigan, 2017).

Pengusaha kendaraan bermotor angkutan barang senantiasa berupaya meningkatkan kapasitas muatan untuk menambah daya angkut dengan asumsi semakin banyak barang yang dapat diangkut dalam sekali perjalanan akan mengurangi biaya pengangkutan sehingga margin keuntungan yang diperoleh lebih besar. Salah satu strategi pengusaha atau pemilik kendaraan bermotor angkutan barang untuk meningkatkan kapasitas angkut dengan menambah dimensi lebar, tinggi dan panjang kendaraan. Hasil survey menunjukkan lebih dari 90 (sembilan puluh) persen kendaraan bermotor angkutan barang curah menambah dimensi kendaraan, melanggar batas ketentuan yang ditetapkan pemerintah. Muatan berlebih dan *over* dimensi berdampak terhadap : (1) percepatan kerusakan jalan dari umur rencana karena tekanan gandar kendaraan melebihi kemampuan daya dukung jalan; dan ((2) kerusakan kendaraan bermotor dikarenakan muatan yang melebihi dari kemampuannya.

2.2.4 Pengawasan dan Pengendalian

Pengawasan muatan angkutan di jalan kabupaten menggunakan menggunakan alat penimbangan yang dapat dipindahkan untuk mencegah pelanggaran tata cara pemuatan

barang, daya angkut kendaraan, dimensi kendaraan, dan kelas jalan terendah yang diijinkan. Di sisi lain pengusaha dan pengemudi kendaraan bermotor angkutan barang menganggap kegiatan pengawasan menghambat penyelenggaraan angkutan barang di jalan dan tidak ekonomis karena keterpaksanaan mengurangi daya angkut, menambah waktu perjalanan dan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) (Tarigan, 2020).

Sedangkan pengendalian pergerakan kendaraan angkutan barang dilakukan dengan memasang portal jalan di beberapa ruas jalan kabupaten bertujuan untuk membatasi pelanggaran dimensi tinggi dan lebar kendaraan sehingga dapat mencegah melintasnya kendaraan berdimensi tinggi yang berpotensi melebihi daya angkut, namun pembatasan jenis kendaraan tertentu berdasarkan dimensi kendaraan berimplikasi terhadap terbatasnya jumlah kendaraan yang dapat melintas sehingga harus mencari jalan alternatif lain yang tidak dipasang alat pembatas dimensi atau mengganti kendaraan dengan ukuran lebih kecil yang berdampak terhadap bertambahnya Biaya Operasi Kendaraan (BOK) (Tarigan, 2020).

2.3 Upaya - Upaya Menciptakan Penyelenggaraan Angkutan Barang yang Efektif dan Efisien di Kabupaten Langkat

Proses perencanaan dan pengoperasian angkutan barang bertujuan meningkatkan akses dan mobilitas arus barang yang efektif dan efisien. Efektif mengandung pengertian terselenggaranya pengangkutan barang mulai dari lokasi asal (bangkitan) ke tempat tujuan (tarikan) pengangkutan dengan aman, lancar, nyaman dan tepat waktu. Efisien mengandung pengertian terselenggaranya pengangkutan barang yang murah untuk menjaga margin keuntungan pihak pengguna jasa atau pemilik barang dan pengusaha atau pemilik kendaraan bermotor angkutan barang. Penyelenggaraan angkutan barang yang efektif dan efisien menambah atau menciptakan guna (*utility*) barang. Fungsi transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) tercapai apabila berhasil memindahkan suatu barang dari daerah produksi ke tempat konsumen yang membutuhkan dan membayar dengan harga lebih mahal, sedangkan terciptanya guna waktu (*time utility*) apabila

kegiatan memindahkan muatan barang dari tempat asal ke tempat tujuan dilaksanakan lebih cepat atau tiba tepat waktu dengan kondisi barang baik tanpa kerusakan sehingga konsumen berani membayar mahal karena dapat segera mengkonsumsi atau memanfaatkannya (Nasution, 2015).

Tercapainya penyelenggaraan angkutan barang yang efektif dan efisien dipengaruhi ketersediaan aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan untuk mendukung mobilitas angkutan barang dan terjalannya kerjasama antar pemangku kepentingan (*stakeholder*) mendukung penyelenggaraan angkutan barang.

2.3.1 Meningkatkan Aksesibilitas, Konektivitas dan Mobilitas Angkutan Barang

Fungsi dasar transportasi adalah menghubungkan tempat tinggal dengan tempat bekerja atau tempat melakukan aktifitas, lokasi bahan baku dengan tempat pengolahan, atau para pembuat barang dengan pelanggannya. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal perjalanan dimana pengangkutan dimulai, ke tempat tujuan perjalanan dimana kegiatan pengangkutan diakhiri. Dengan demikian transportasi dapat dikatakan merupakan proses kegiatan memindahkan muatan (orang atau barang) dari tempat asal perjalanan ke tempat tujuan perjalanan dengan meminimalisir kerusakan atau bahkan tanpa kerusakan dan sesuai dengan jadwal atau waktu yang ditentukan.

Jaringan transportasi jalan terdiri dari : (1) jaringan prasarana ; dan (2) jaringan pelayanan. Jaringan prasarana terdiri dari : (1) simpul; dan (2) ruang lalu lintas. Selanjutnya jaringan prasarana transportasi jalan terdiri dari : (1) simpul, yang berwujud terminal ; dan (2) ruang lalu lintas. Terminal terdiri atas : (1) terminal penumpang, yang fungsinya melayani naik-turun atau perpindahan penumpang pada moda angkutan penumpang ; dan (2) terminal barang, yang fungsinya untuk menaikkan/memuat-menurunkan/membongkar atau perpindahan barang pada moda angkutan barang. Sedangkan ruang lalu lintas berbentuk ruas jalan yang fungsinya melayani pergerakan sarana angkutan, mempunyai hirarkir sesuai dengan peran jalan tersebut. Perbedaan

karakteristik pengangkutan menggunakan moda transportasi jalan adalah : (1) fleksibel, dalam pengertian dapat bergerak dari suatu ruas jalan menuju ruas jalan lainnya ; dan (2) dapat melayani dari pintu ke pintu (*door to door service*). Karakteristik moda transportasi jalan yang fleksibel dan pelayanan dari pintu ke pintu harus didukung oleh ketersediaan ruas jalan pada jaringan jalan yang sesuai dengan dimensi dan daya dukungnya atau mampu mendukung pergerakan moda tersebut dengan aman dan lancar.

Tabel 1. Sistem Jaringan, Fungsi, Status, dan Kelas Jalan di Indonesia

Sistem jaringan	Sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan sekunder
Fungsi	Jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan
Status	Jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa
Kelas jalan	Berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana terbagi atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang dan jalan kecil Berdasarkan ukuran dan muatan sumbu terberat (MST) terbagi atas jalan kelas I, jalan kelas II, jalan kelas III, dan jalan khusus

Sumber : UU RI Nomor 38 Tahun 2004 dan Nomor 22 Tahun 2009

Pembangunan jalan berfungsi untuk menciptakan aksesibilitas dan konektivitas (menjangkau dan menghubungkan) antara lokasi bangkitan (asal) dan tarikan (tujuan) perjalanan. Ketersediaan aksesibilitas dan konektivitas memberikan kemudahan bagi pengemudi dan masyarakat pengguna angkutan barang yang meliputi : (1) pengurangan jarak perjalanan ; (2) pengurangan waktu tempuh perjalanan ; (3) pengurangan biaya transportasi angkutan barang ; (4) meningkatkan frekwensi perjalanan kendaraan bermotor angkutan barang (Tarigan, 2020).

Pemecahan masalah angkutan barang pada jaringan jalan dapat ditempuh dengan cara : (1) pemenuhan kebutuhan infrastruktur jalan melalui pembangunan jalan; dan/atau (2) optimalisasi prasarana jalan melalui

manajemen dan rekayasa lalu lintas (Tamin, 2000). Namun, keberadaan jaringan jalan saja tidak cukup untuk menjadi penunjang pertumbuhan perekonomian suatu wilayah, kondisi sistem jaringan jalan juga harus turut diperhatikan. Semakin baik kondisi sistem jaringan jalan dalam suatu wilayah maka akan semakin baik pula tingkat konektivitasnya yang berarti semakin mudah hubungan antar wilayah terjalin. Semakin tinggi tingkat konektivitas, dapat terlihat dari semakin pendeknya jarak perjalanan dan rute yang menjadi pilihan dalam menempuh tujuan semakin bertambah, sehingga memungkinkan perjalanan langsung ke daerah tujuan dan lebih mudah untuk dijangkau/diakses (*Victoria Transport Policy Institute, TDM Encyclopedia*). Oleh karenanya untuk menjamin kelancaran mobilitas angkutan barang dari dan menuju Kabupaten Langkat yang tidak dibatasi wilayah administrasi, status dan kelas jalan maka pemerintah daerah dapat mengatur rute perjalanan kendaraan angkutan barang melalui penetapan jaringan lintas angkutan barang. Penetapan jaringan lintas angkutan barang harus ditindak lanjuti dengan : (1) peningkatan daya dukung jalan dan jembatan; (2) perbaikan geometri jalan dan persimpangan; (3) kecukupan ruang bebas atas; dan (4) pemenuhan fasilitas perlengkapan jalan.

Penetapan jaringan lintas angkutan barang dalam meningkatkan aksesibilitas, konektivitas dan mobilitas kendaraan angkutan barang memberikan manfaat bagi industri transportasi barang, pengusaha / investor, masyarakat, dan pemerintah daerah, yaitu : (1) pemusatan lintasan kendaraan angkutan barang melalui jalan khusus akan meminimalisir penyebaran pergerakan kendaraan angkutan barang melalui jalan lainnya dapat mencegah terjadinya kerusakan jaringan jalan sehingga menghemat keuangan pemerintah daerah dalam pembiayaan perawatan dan pemeliharaan jalan; (2) meminimalisir dampak sosial seperti konflik pengemudi dengan masyarakat; (3) manfaat bagi kesehatan dan lingkungan, seperti : kenyamanan berkendara, meminimalisir kecelakaan lalu lintas, mencegah penyebaran polusi udara dan kebisingan; (4) meningkatkan mobilitas angkutan barang yang ditandai bertambahnya frekwensi

perjalanan dan daya angkut ; (5) mengurangi biaya operasional kendaraan (BOK); (6) menambah nilai atau guna (*utility*) barang sehingga meningkatkan pendapatan pengusaha / investor, pelaku transportasi barang, dan masyarakat; (7) memberi kemudahan bagi pengusaha atau investor dalam memperoleh bahan baku dan masyarakat dalam memenuhi barang kebutuhan dengan mudah dan harga terjangkau sehingga mengurangi pengeluaran per penduduk; dan (8) menambah keuangan pemerintah daerah dari penerimaan pajak sebagai dampak masuknya investor akibat kemudahan bertransportasi.

2.3.2 Kerjasama Pemangku Kepentingan Penyelenggara Angkutan Barang

Mengingat pentingnya peran angkutan barang untuk memajukan perekonomian demi kesejahteraan masyarakat maka harus terjalin kerjasama yang baik antar pemangku kepentingan (*stakeholder*) di bidang penyelenggaraan angkutan barang yaitu : (1) pemerintah (*regulator*); (2) pengusaha dan pengemudi angkutan barang (*operator*); dan (3) pengguna jasa (*user*) dan menjalankan kewajiban para pihak sebaik-baiknya.

2.3.2.1 Pemerintah

Pemerintah selalu regulator berperan menyediakan regulasi yang mencukupi dan tidak tumpang tindih dalam artian adanya harmonisasi peraturan mulai dari pusat sampai ke daerah. Regulasi di bidang angkutan barang harus menjamin persaingan usaha yang sehat di bidang penyelenggaraan angkutan barang serta menjaga terciptanya keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan barang.

Dukungan pemerintah terhadap penyelenggaraan angkutan barang dapat diwujudkan dalam bentuk : (1) penyediaan jaringan jalan beserta fasilitas pendukung untuk meningkatkan mobilitas angkutan barang; (2) memberikan pelatihan-pelatihan untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM) yang terlibat dalam pengusahaan dan pengoperasian angkutan barang; (3) membantu modal usaha atau kemudahan akses ke perbankan; (4) menjamin tersedianya suku cadang kendaraan dan memberikan subsidi; (5) pembinaan terhadap organisasi angkutan barang; dan (6) melakukan evaluasi

penyelenggaraan angkutan barang untuk menemu-kenali permasalahan dan memberikan solusinya.

2.3.2.1 Pengusaha dan Pengemudi Angkutan Barang

Pengusaha angkutan barang senantiasa berorientasi kepada keuntungan, namun pengusaha memiliki kewajiban yang diatur dalam undang-undang yang meliputi : (1) perijinan; (2) tanggung jawab pengangkutan; dan (3) tanggung jawab kepada awak angkutan. Tanggung jawab pengusaha terhadap awak angkutan meliputi : (1) pemenuhan gaji, asuransi, waktu istirahat dan cuti, kesempatan pengembangan keahlian atau keterampilan, pemenuhan tunjangan lainnya yang telah disepakati atau diwajibkan regulasi pemerintah; (2) memenuhi kewajiban yang telah disepakati atau tercantum dalam isi perjanjian kerja/kontrak. Sedangkan awak kendaraan bermotor angkutan barang berkewajiban : (1) melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya mengoperasikan kendaraan sesuai kesepakatan atau isi perjanjian dengan pengusaha atau pemilik kendaraan; (2) mematuhi peraturan lalu lintas dan angkutan jalan; (3) merawat kendaraan, memenuhi perlengkapan, peralatan, dokumen perjalanan, bukti keahlian dan keterampilan mengemudi yang wajib dibawa di saat berkendara; (4) memiliki keahlian dan keterampilan mengemudikan kendaraan angkutan barang dan senantiasa meningkatkan pengetahuan, keahlian dan keterampilan sebagai pengemudi.

2.3.2.3 Pengguna Jasa Angkutan Barang

Pengguna jasa angkutan barang wajib membayar biaya pengangkutan sesuai kesepakatan dengan pihak pengangkut atau perusahaan jasa angkutan barang dan mematuhi regulasi yang mengatur tata-cara pengangkutan barang.

Peran serta masyarakat berpengaruh positif terhadap terciptanya penyelenggaraan angkutan barang yang efektif dan efisien karena merupakan bagian dari pemangku kepentingan (*stakeholder*) atau pihak yang menikmati tercapainya fungsi transportasi barang. Peran serta dan dukungan masyarakat dapat diwujudkan dalam bentuk : (1) tidak menghambat perjalanan kendaraan angkutan barang, permasalahan yang timbul

diselesaikan sesuai ketentuan yang berlaku; (2) mendukung dan membantu pemerintah menciptakan aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan seperti : kerjasama pembebasan lahan untuk pembangunan prasarana transportasi jalan; dan (3) turut menjaga keberadaan dan fungsi fasilitas perlengkapan jalan..

3. Kesimpulan dan Saran

3.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian di atas dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Aksesibilitas dan konektivitas jaringan di Kabupaten Langkat yang meliputi : kemudahan, disain jalan, status dan kelas jalan, jaringan jalan wilayah pengembangan, kualitas konstruksi dan permukaan jalan, dan ketersediaan fasilitas perlengkapan jalan menunjukkan ketersediaan aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan belum mendukung mobilitas kendaraan bermotor angkutan barang, utamanya kendaraan jenis truk besar, kombinasi dan peti kemas.
- b. Penyelenggaraan angkutan barang belum terselenggara secara efektif dan efisien disebabkan jenis kendaraan angkutan barang tidak sesuai dengan kelas jalan kabupaten sehingga terjadi pelanggaran kelas jalan dan daya angkut, terjadi penambahan dimensi kendaraan untuk menambah daya angkut, terjadi konflik sosial di masyarakat karena adanya anggapan pengoperasian angkutan barang sebagai penyebab utama kerusakan jalan; serta kegiatan pengendalian dan pengawasan muatan barang yang dilaksanakan petugas penegak hukum atau pemasangan portal jalan untuk mencegah pelanggaran kelebihan muatan dianggap menghambat perjalanan kendaraan bermotor angkutan barang.
- c. Berdasarkan hasil kajian terhadap literatur dan peraturan perundang-undangan dapat dilakukan upaya-upaya menciptakan penyelenggaraan angkutan barang yang efektif dan efisien melalui :
 - 1) pembangunan jalan baru, peningkatan kapasitas prasarana, dan rekayasa dan manajemen lalu lintas untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas jaringan jalan dalam

- mendukung mobilitas angkutan barang.
- 2) terjalin kerjasama antar pemangku kepentingan (*stakeholder*) dalam penyelenggaraan angkutan barang yang meliputi : pemerintah (*regulator*), pengusaha/pemilik/pengemudi angkutan barang (*operator*) dan pengguna jasa angkutan (*user*) dengan melaksanakan kewajiban masing-masing secara bertanggung jawab.

3.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas disarankan sebagai berikut :

- a. Pemerintah Kabupaten Langkat menetapkan jaringan lintas angkutan barang untuk :
 - 1) menghubungkan atau terkoneksi antar wilayah pengembangan kabupaten (Langkat Hulu, Langkat Hilir, Teluk Haru);
 - 2) menghubungkan atau terkoneksi antara wilayah pengembangan kabupaten dengan zona industri dalam kabupaten;
 - 3) menghubungkan atau terkoneksi antara zona industri dengan pelabuhan laut Pangkalan Susu, rencana lokasi stasiun kereta api dan pengembangan ruas jalan tol Medan – Binjai – Stabat – Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam;
 - 4) meningkatkan aksesibilitas dari lokasi-lokasi produksi komoditas daerah seperti : lokasi pertanian, perkebunan, perikanan, dan pertambangan dengan zona industri kabupaten;
- b. Penetapan jaringan lintas harus ditindaklanjuti dengan :
 - 1) peningkatan daya dukung jalan atau meningkatkan kelas jalan yang serendah-rendahnya mampu menahan tekanan sumbu (gandar) kendaraan 10 ton dan pelebaran jalan untuk menyesuaikan dimensi kendaraan truk besar, kombinasi dan peti kemas.
 - 2) daya dukung jembatan yang berada pada jaringan lintas angkutan barang harus harus mampu melayani kendaraan rencana;

- 3) perencanaan geometrik jalan berdasarkan sifat pergerakan ukuran kendaraan rencana, artinya perencanaan geometrik jalan memperhatikan jenis dan ukuran kendaraan yang akan melintas agar tersedia ruang lalu lintas yang cukup bagi pergerakan kendaraan angkutan barang di jalan;
- 4) terdapat ruang bebas yang cukup di atas lintasan kendaraan angkutan barang;
- 5) melakukan pengaturan dan penataan menyeluruh terhadap jaringan jalan yang menjadi kewenangan bupati, seperti : melengkapi fasilitas perlengkapan jalan sesuai kebutuhan, memasang rambu-rambu pada ruas jalan yang dilarang dan boleh dilintasi kendaraan angkutan barang dan kendaraan jenis lainnya serta mensosialisasikan . kebijakan sektor transportasi jalan yang ditetapkan pemerintah daerah kepada pengguna jalan.
- c. Pemerintah Kabupaten Langkat dapat mengajukan kepada pemerintah agar dibangun terminal umum yang terkoneksi dengan jaringan lintas angkutan barang., diantaranya : (1) wilayah Langkat Hulu, sebagai wilayah terbesar membangkitkan perjalanan angkutan barang; dan (2) wilayah Teluk Haru, dimana terdapat pelabuhan Pangkalan Susu.
- d. Perlu dilakukan studi lebih mendalam dalam penetapan rute jaringan lintas angkutan barang, ketersediaan lahan, kebutuhan prasarana dan fasilitas pendukung, dampak sosial dan lingkungan.

4. Daftar Pustaka

- Adisasmita, Sakti Adji. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, Yogyakarta, Graha Ilmu
- Badan Pusat Statistik. Indikator Kesejahteraan Rakyat Kabupaten Langkat 2018, Stabat
- Badan Pusat Statistik, Kabupaten Langkat Dalam Angka 2020, Stabat
- Badan Pusat Statistik. Provinsi Sumatera Utara Dalam Angka 2018, Medan

- Bappeda Kabupaten Langkat. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Langkat Tahun 2013 - 2033, Stabat
- Dinas Perhubungan Kabupaten Langkat. Hasil Survey Bidang Rekayasa Lalu Lintas Tahun 2008, 2017, 2019, Stabat
- Kementerian Perhubungan. Survei Asal Tujuan Transportasi Nasional, 2016, Jakarta
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 74 tahun 1990 tentang Angkutan Peti Kemas di Jalan
- Nasution, M.N. 2015. *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Bogor
- Susantono, Bambang. 2013, *Transportasi & Investasi Tantangan Dan Perspektif Multidimensi*, PT. Kompas Media Nusantara, Jakarta
- Tamin, O.Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung, Penerbit ITB
- Tarigan, Harimin. 2017. Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Muatan Angkutan Barang di Jalan Kabupaten (Studi Di Kabupaten Langkat). [*Tesis*]. Medan : Universitas Medan Area
- Tarigan, Harimin. 2020. Pengaruh Jaringan Jalan Dan Penyelenggaraan Angkutan Barang Terhadap Pengembangan Wilayah Dan Kesejahteraan Masyarakat Kabupaten Langkat [*Disertasi*]. Medan : Universitas Sumatera Utara, Sekolah Pascasarjana
- Undang Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
- Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Victoria Transport Policy Institute, *Online TDM Encyclopedia*, Canada, 1250 Rudlin Street, Victoria, BC, V8V 3R7. <https://www.vtpi.org/tdm/>. [20 Oktober 2021]