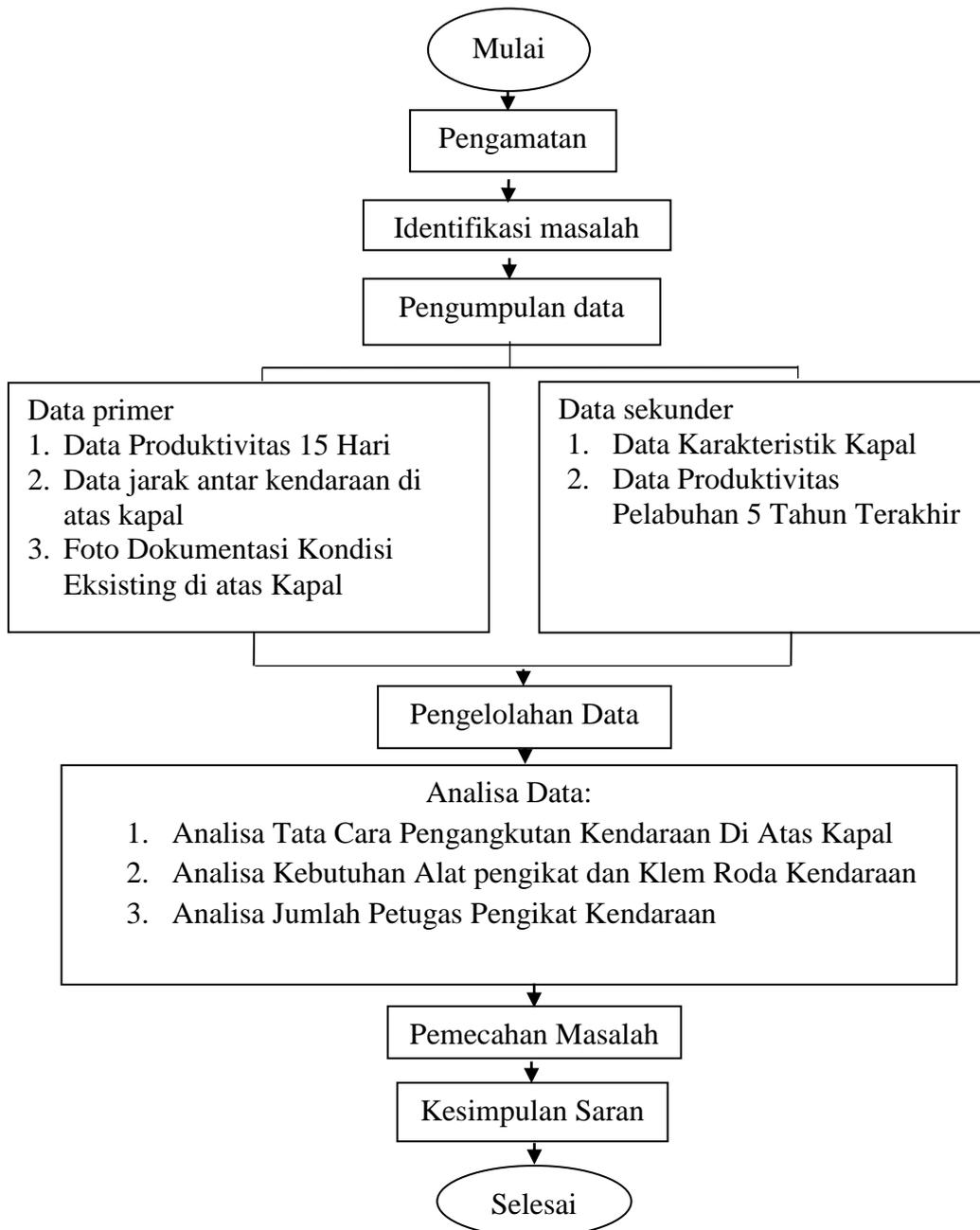


BAB III METODE KAJIAN

3.1 Alur Pikir

Adapun bagan alir penelitian ini dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

3.2 Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, metode dan teknik yang digunakan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah dengan menggunakan metode antara lain :

3.2.1 Data Primer

Adalah data yang di dapat langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan, dalam memperoleh data primer penulis menggunakan metode sebagai berikut :

a. Metode Observasi

Melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu dari penanganan muatan diatas kapal, mengukur jarak antar kendaraan diatas kapal serta mengamati jenis golongan kendaraan diatas kapal dalam memuat kendaraan menggunakan *lashing* serta jarak antar kendaraan sesuai dengan PM 115 Tahun 2016 Tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal penyeberangan.

b. Metode Pengukuran

Pengukuran dilakukan untuk mendapatkan informasi tentang alasan melakukan pemuatan yang tidak sesuai dengan ketentuan yang ada sehingga dapat mempengaruhi keselamatan kapal dan mencari lebih dalam faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya hal tersebut. Data yang di dapat meliputi data produktifitas kendaraan dan data jarak antar kendaraan di atas kapal.

c. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan untuk mendapatkan foto keadaan pada saat melakukan pengangkutan kendaraan dan jarak antar kendaraan di atas KMP. Kubu Raya.

3.2.2 Data sekunder

Adalah data yang didapat berdasarkan pengamatan pihak lain dan berupa laporan secara tertulis, dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode sebagai berikut :

a. Metode Kepustakaan (*literature*)

Metode kepustakaan yaitu pengumpulan data sekunder didapat dari buku referensi dan peraturan yang berkaitan dengan penelitian.

b. Metode Institusional

Data-data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait. Berikut instansi dan data yang diperoleh :

1) Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat

Data tentang Sarana dan Prasarana Perhubungan di Provinsi Kalimantan Barat.

2) Dinas Perhubungan Kabupaten Kubu Raya

Data tentang Sarana dan Prasarana Pelabuhan, Penjadwalan Kapal dan Tarif.

3) BPS Provinsi Kalimantan Barat

Data Tentang Kalimantan Barat Dalam Angka dan Kabupaten Kubu Raya Dalam Angka.

3.3 Metode Analisa

Metode analisa yang digunakan dalam melakukan penelitian pada lokasi pelabuhan penyeberangan Rasau Jaya berdasarkan analisa pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Di Atas Kapal :

3.3.1 Analisa Informasi Jenis dan Berat Muatan

Sebelum memasuki kapal, kendaraan wajib melewati jembatan timbang untuk dilakukan pendaatan muatan dan untuk menunjang keselamatan dalam pelayaran perlu diketahui berat muatan dalam kendaraan yang ada diatas kapal, baik segi berat, jenis maupun tinggi kendaraan itu sendiri.

3.3.2 Analisa Jarak Antar Kendaraan

Analisa dilakukan dengan menentukan kesesuaian antara kondisi yang ada di lapangan dengan tolak ukur yang ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Di Atas Kapal. Berdasarkan aturan tersebut jarak kendaraan di atas kapal yaitu jarak antar muka dan belakang yaitu minimal 30 cm, jarak antar sisi kiri dan kanan yaitu minimal 60 cm dan jarak kedinding kapal minimal 60 cm.

3.3.3 Analisa Kebutuhan Alat pengikat dan Klem Roda Kendaraan

Untuk menentukan jumlah alat *lashing* dan jumlah klem roda yang dibutuhkan untuk pengangkutan kendaraan di atas kapal dan agar kendaraan aman pada saat

pelayaran. Jumlah alat *lashing* dan jumlah klem roda yang dibutuhkan disesuaikan dengan PM Nomor 115 Tahun 2016.

3.3.4 Analisa Kebutuhan Petugas Pengikat Kendaraan

Untuk menentukan jumlah kebutuhan petugas pengikat kendaraan diatas kapal KMP. Kubu Raya dan agar menjamin pelayanan yang baik kepada pengguna jasa, pihak operator jasa pengikatan kendaraan diatas kapal.

LAMPIRAN I : SURAT EDARAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
 NOMOR : SE.02/MT/109/DIRJ/2008
 TANGGAL : 7 - 5 - 2008

HUBUNGAN KONFIGURASI SUMBU, KELAS JALAN, MST (MUATAN SUMBU TERBERAT) dan JBI (JUMLAH BERAT YANG DIZINKAN)

No	KONFIGURASI SUMBU	GAMBAR KONFIGURASI SUMBU		KELAS JALAN	MST MAKSIMAL					MAX	JBI KETERANGAN
		SAMPING	ATAS		Sb I	Sb II	Sb III	Sb IV	Sb V		
1	1.1			II	6 T	6 T	-	-	-	12 T	MST = MST MAKSIMAL = KEKUATAN RANCANG SUMBU
				III	5 T	5 T	-	-	-	10 T	
2	1.2			II	6 T	10 T	-	-	-	16 T	MST = MST MAKSIMAL = KEKUATAN RANCANG SUMBU
				III	6 T	8 T	-	-	-	14 T	
3	1.1.2			II	5 T	6 T	16 T	-	-	21 T	MST = MST MAKSIMAL = KEKUATAN RANCANG SUMBU
				III	5 T	6 T	8 T	-	-	19 T	
4	1.2.2			II	6 T	9 T	9 T	-	-	24 T	MST = MST MAKSIMAL = KEKUATAN RANCANG SUMBU
				III	6 T	7,5 T	7,5 T	-	-	21 T	
5	1.1.2.2			II	6 T	6 T	9 T	9 T	-	30 T	Suspensi Biasa
					6 T	7 T	10 T	10 T	-	33 T	Sb 2,3,4: Air Bag Suspensi
					6 T	7 T	9 T	9 T	-	31 T	Sb 2: Air Bag Suspensi
				III	6 T	6 T	7,5 T	7,5 T	-	27 T	Suspensi Biasa
					6 T	7 T	8 T	8 T	-	29 T	Sb 2,3,4: Air Bag Suspensi
					6 T	7 T	7,5 T	7,5 T	-	28 T	Sb 2: Air Bag Suspensi
6	1.1.2.2.2			II	6 T	6 T	7 T	7 T	7 T	33 T	Suspensi Biasa
					6 T	7 T	8 T	8 T	8 T	37 T	Sb 2,3,4,5 = Air Bag Suspensi
					6 T	7 T	7 T	7 T	7 T	34 T	Sb 2: Air Bag Suspensi
				III	6 T	6 T	6 T	6 T	6 T	30 T	Suspensi Biasa
					6 T	7 T	7 T	7 T	7 T	34 T	Sb 2, 3, 4, 5 = Air Bag Suspensi
					6 T	7 T	6 T	6 T	6 T	31 T	Sb 2: Air Bag Suspensi
7	1.2.2.2			II	6 T	7 T	7 T	7 T	-	27 T	Suspensi Biasa
					6 T	8 T	8 T	8 T	-	30 T	Sb 2,3,4: Air Bag Suspensi
					6 T	6 T	6 T	6 T	-	24 T	Suspensi Biasa
				III	6 T	7 T	7 T	7 T	-	27 T	Suspensi Biasa
					6 T	8 T	8 T	8 T	-	30 T	Sb 2,3,4: Air Bag Suspensi
					6 T	6 T	6 T	6 T	-	24 T	Suspensi Biasa

Keterangan : T dalam Ton

Sumber: Surat Edaran nomor 02 Direktur Jendral Perhubungan Darat tahun 2008

Gambar 3. 2 Pembagian golongan kendaraan berdasarkan hubungan konfigurasi sumbu, kelas jalan, MST dan JBI

