

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Provinsi Kepulauan Bangka Belitung secara Geografis terletak pada 105°50' sampai 109°30' Bujur Timur dan 0°50' sampai 4°10' Lintang Selatan. Wilayah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung terbagi menjadi Wilayah daratan dan Wilayah laut dengan total luas Wilayah mencapai 81.725,14 km². Luas daratan lebih kurang 16.424,14 km² atau 20,10 persen dari total wilayah, dan luas laut kurang lebih 65.301,00 km² atau 79,90 persen dari total wilayah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung.

Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka yang menghubungkan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dan Provinsi Sumatera Selatan. Pelabuhan Tanjung Kalian terletak di Kabupaten Bangka Barat Kecamatan Muntok memiliki lintasan komersil dengan membutuhkan jarak tempuh 32 mil laut yang dilayani oleh 13 unit kapal motor penyeberangan dengan jadwal 6 trip/hari dan waktu tempuh perjalanan ± 4 jam.

Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan. Manajemen lalu lintas yang ada di pelabuhan sangat berguna untuk kelancaran dan ketertiban kegiatan di pelabuhan serta lalu lintas dan angkutan penyeberangan. Namun sterilisasi dan pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan di pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian saat ini belum teratur dengan baik, masih banyak orang yang tidak berkepentingan dapat masuk ke area pelabuhan dengan bebas tanpa membayar pas masuk pelabuhan. Pada saat proses bongkar kapal terjadi *crossing* antara kendaraan yang sedang melakukan bongkar dari kapal dengan kendaraan pengantar atau penjemput penumpang, akibatnya terjadi

penumpukan kendaraan di jalur keluar pelabuhan didepan gedung utama dan semakin lamanya waktu yang digunakan dalam bongkaran kendaraan dari kapal serta dapat menyebabkan kecelakaan jika crossing terus menerus terjadi. *Crossing* juga terjadi saat kendaraan antar jemput keluar masuk pelabuhan karena gerbang keluar hanya dibuka pada saat proses bongkar kapal hal ini juga mengakibatkan kemacetan di jalan karena mengantri untuk masuk pelabuhan. Selain itu di pelabuhan penyebrangan Tanjung Kalian masih banyak pedagang asongan yang berjualan di dekat pos pemeriksaan tiket penumpang sampai ke *movable bridge* bahkan sampai memasuki kapal dan loket kendaraan di pelabuhan Tanjung Kalian masih bergabung dengan pos penimbangan kendaraan barang sehingga sopir harus turun terlebih dahulu untuk membeli tiket, hal ini dapat mengakibatkan panjangnya antrian kendaraan yang harus diparkirkan dulu di sekitar jembatan timbang. Kurang teraturnya pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan dikarenakan kurangnya rambu-rambu petunjuk dan pengawasan petugas dalam menerapkan sterilisasi dan pengaturan pola arus lalu lintas di pelabuhan. Untuk mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran angkutan penyebrangan perlu diterapkannya sterilisasi dan pengaturan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyebrangan dan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyebrangan. Tujuan penerbitan peraturan ini sebagai upaya pemerintah untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, nyaman dan tertib di area pelabuhan.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian sebagai tugas akhir Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul, **“Penerapan Sistem Sterilisasi Orang dan Kendaraan Masuk Pelabuhan serta Pengaturan Pola Arus Kendaraan di Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Kalian Provinsi Bangka Belitung”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, maka didapatkan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah sistem sterilisasi orang dan kendaraan masuk Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Kalian sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016?
2. Apakah pengaturan pola arus kendaraan dalam Pelabuhan Tanjung Kalian sudah sesuai SK. Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 242 Tahun 2010?
3. Fasilitas apa sajakah yang digunakan untuk mendukung sterilisasi di Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Kalian?

1.3. Tujuan Dan Manfaat

1.3.1. Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penerapan sistem sterilisasi orang dan kendaraan masuk Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Kalian yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016.
2. Untuk mengetahui pengaturan pola arus kendaraan dalam Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Kalian sesuai dengan SK. Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 242 Tahun 2010.
3. Untuk mengetahui fasilitas sterilisasi yang ada di Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Kalian sesuai dengan kondisi dilapangan.

1.3.2 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi keilmuan pada bidang peningkatan pelayanan, transportasi, pembangunan dan sistem informasi peningkatan pelayanan selain itu, penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi bahan ajar pada tingkat Perguruan Tinggi dan

sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan surat-surat kapal serta mejadi bahan kajian lebih lanjut.

1.3.3 Manfaat Praktis

1. Bagi Taruna

Untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan pada Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan serta memenuhi salah satu persyaratan dalam menyelesaikan tugas akhir Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

2. Bagi Lembaga Pendidikan

Untuk memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan mengenai Kondisi sterilisasi dan pengaturan pola arus di pelabuhan Tanjung Kalian

3. Bagi Pemerintah/Instansi Terkait

Sebagai bahan acuan bagi atau dapat dijadikan sebagai evaluasi agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik untuk para pengguna jasa di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian.

4. Manfaat Bagi Pengguna Jasa

Bagi masyarakat pengguna jasa dapat memperoleh kenyamanan dan ketertiban serta kelnacaran di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

1.4 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup permasalahan agar pokok permasalahan tidak terlepas dari tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) maka perlu adanya pembatasan mengenai ruang lingkup permasalahan sebagai berikut:

1. Penelitian dibatasi dalam sistem sterilisasi orang dan kendaraan masuk pelabuhan serta pengaturan pola arus kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian Provinsi Bangka Belitung
2. Ruang lingkup penelitian ini berpusat di Pelabuhan Penyebrangan PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bangka
3. Menyesuaikan antara kondisi eksisting tentang sistem sterilisasi orang dan kendaraan masuk pelabuhan dan pengaturan pola arus kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian Provinsi Bangka Belitung dengan peraturan menteri perhubungan PM No 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan Dan Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No 242 Tahun 2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

1.5 Keaslian Penelitian

Kertas kerja wajib (KKW) yang di buat ini merujuk kepada KKW Ulul Albab M. Khairi angkatan XXVI. Perbedaan tersebut terdapat pada tabel berikut ini:

Tabel 1.1 Tabel Perbandingan Keaslian Kertas Kerja Wajib

Pembahasan	Ulul Albab M. Khairi	Eki Pratama
Judul KKW	Penerapan Sistem Zonasi dan Pengaturan Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan Kabupaten Lombok Timur	Penerapan Sistem Sterilisasi Orang dan Kendaraan Masuk Pelabuhan serta Pengaturan Pola Arus Kendaraan di Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Kalian Provinsi Bangka Belitung
Tempat Penelitian	Pelabuhan Penyeberangan Kayangan Kabupaten Lombok Timur	Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian Provinsi Bangka Belitung

Pembahasan	Ulul Albab M. Khairi	Eki Pratama
Analisa Permasalahan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa penentuan zona; 2. Analisa peralatan yang mendukung sistem zona; 3. Analisa pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa sterilisasi dengan system zonasi 2. Analisa pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan; 3. Analisa peralatan pendukung sterilisasi dan pengaturan pola arus kendaraan di pelabuhan.
Peraturan yang digunakan	<ol style="list-style-type: none"> 1. PERMENHUB No. PM 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan; 2. SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. 3. PERMENHUB No. PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. PERMENHUB No. PM 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan; 2. SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan ilmu atau masalah yang telah diteliti yaitu:

2.1.1. Undang – undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

a. Pasal 1 ayat 16

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan sendiri dapat dibagi menjadi beberapa macam, diantaranya adalah:

1. Menurut jenisnya

- a) Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum
- b) Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu

2. Menurut kegiatannya

- a) Pelabuhan laut adalah pelabuhan umum yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
- b) Pelabuhan penyeberangan adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan penyeberangan.

- c) Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan sungai dan danau.
- d) Pelabuhan daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.

b. Pasal 1 ayat 14

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

2.1.2. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan.

a. Pasal 1 Ayat 5

Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan disungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.

2.1.3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 tahun 2014 tentang rambu lalu lintas

a. Pasal 1 Ayat 1: Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.

b. Pasal 3, Rambu Lalu Lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas:

- a. rambu peringatan;
- b. rambu larangan;
- c. rambu perintah; dan
- d. rambu petunjuk.

2.1.4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan.

- a. Pasal 2 ayat (1): Setiap pelabuhan penyeberangan wajib dikelola dengan aman, nyaman, tertib dan lancar.
- b. Pasal 2 ayat (2): Untuk mewujudkan pelabuhan penyeberangan yang aman, nyaman, tertib dilakukan pengaturan dan pengendalian baik penumpang maupun kendaraan dengan melaksanakan sterilisasi pelabuhan penyeberangan.
- c. Pasal 3 ayat (1): Sterilisasi pelabuhan penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (2), dilakukan melalui sistem zonasi.
- d. Pasal 3 ayat 2.

Sistem zona dimaksud ayat 1 meliputi:

- 1) Zonasi A untuk orang
- 2) Zonasi B untuk kendaraan; dan
- 3) Zonasi untuk fasilitas vital

- e. Pasal 3 ayat 3

Zonasi A sebagaimana yang dimaksud pada ayat 2 huruf a meliputi:

- 1) Zona A1 untuk penempatan loket dan parkir kendaraan dan hanya di peruntukkan bagi pengantar/penerima penumpang (dari pint gerbang Pelabuhan sampai loket)
- 2) Zona A2 untuk ruang tunggu penumpang dan hanya diperuntukkan bagi calon penumpang
- 3) Zona A3 untuk tiket penumpang dan hanya diperuntukkan bagi orang yang akan menyeberang.

- f. Pasal 3 ayat 4

Zonasi B sebagaimana dimaksud pada ayat 2 huruf b meliputi:

- 1) Zona B1 merupakan area pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi kendaraan;
- 2) Zona B2 merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket);
- 3) Zona B3 merupakan area muat kendaraan siap masuk kapal.

g. Pasal 3 ayat 5

Zona C sebagaimana dimaksud pada ayat 2 huruf c merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas antara lain:

- 1) Bunker
- 2) Rumah moveble bridge
- 3) Hidran air
- 4) Gardu listrik/genset
- 5) Tempat boldor

h. Pasal 3 ayat 6

Sistem zonasi sebagaimana dimaksud pada ayat 2 diusulkan oleh operator pelabuhan penyeberangan setelah mendapatkan rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan Penyeberangan.

i. Pasal 4

- 1) Operator pelabuhan penyeberangan wajib melakukan sterilisasi terhadap zona sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.
- 2) Operator pelabuhan penyeberangan wajib menjaga lingkungan.

2.1.5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan pasal (1)

- a. Pelabuhan Penyeberangan adalah Pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan.
- b. Penyelenggara Pelabuhan Penyeberangan adalah Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja Pelabuhan Penyeberangan atau Badan Usaha Pelabuhan Penyeberangan. Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Penyeberangan adalah Unit Organisasi Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota yang menyelenggarakan pelabuhan penyeberangan.

2.1.6. Menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan:

a. Pasal 1 ayat 2

Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan dan di lintasan.

b. Pasal 1 ayat 18

Operator Pelabuhan adalah Badan Usaha Pelabuhan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan yang mengusahakan jasa pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.

c. Pasal 2 ayat 1

Manajemen lalu lintas penyeberangan terdiri atas:

- 1) manajemen lalu lintas penyeberangan di pelabuhan;
- 2) manajemen lalu lintas penyeberangan di lintasan.

d. Pasal 3 ayat (2)

Manajemen lalu lintas penyeberangan di pelabuhan pada daerah lingkungan kerja pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:

- 1) lalu lintas kendaraan beserta muatannya;
- 2) lalu lintas orang.

e. Pasal 15 ayat 2

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap pengemudi pada saat bongkar:

- 1) Mengatur pengemudi yang akan melewati rampa harus mengikuti antrian yang telah ditentukan petugas.
- 2) Pengemudi pada saat meninggalkan kapal dengan kecepatan tidak melebihi 8 (delapan) km per jam.
- 3) Pengemudi harus melewati lintasan/jalur yang telah ditetapkan.

f. Pasal 15 ayat 3

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap penumpang pada saat bongkar:

- 1) Mengarahkan penumpang yang keluar dari kapal harus melalui *gangway*/jalur penumpang.

- 2) Memberikan informasi kepada penumpang agar berhati-hati terhadap barang bawaannya.
- 3) Memberikan informasi tentang perjalanan lanjutan.
- 4) Mengatur kelancaran penumpang yang akan keluar pelabuhan.
- 5) Mengatur penumpang yang berada di *gangway*/jalur penumpang.
- 6) Mengatur kelancaran penumpang yang turun dari kapal.
- 7) Memberikan bantuan bagi penyandang cacat, manula dan balita serta wanita hamil di pelabuhan.

g. Pasal 16 ayat 2

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap pengemudi pada saat muat:

- 1) Pengemudi harus menyalakan lampu utama kendaraannya.
- 2) Pengemudi harus melakukan pengecekan rem sebelum memasukkan kendaraan ke atas kapal.
- 3) Pada saat melewati rampa, pengemudi harus mengikuti antrian yang ditentukan petugas.
- 4) Pengemudi ketika masuk ataupun meninggalkan kapal dengan kecepatan tidak melebihi 8 (delapan) km per jam.

h. Pasal 16 ayat 3

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap penumpang pada saat muat:

- 1) Mengarahkan penumpang yang akan naik kapal agar melalui *gangway*/jalur penumpang.
- 2) Memberikan informasi kepada penumpang agar berhati-hati terhadap barang bawaannya.
- 3) Menyampaikan informasi tentang keberangkatan kapal.
- 4) Menyampaikan informasi cuaca.
- 5) Menyampaikan informasi tentang tarif.
- 6) Mengatur dan mengawasi antrian pembelian tiket.
- 7) Mengatur kelancaran penumpang yang akan menuju kapal.

- 8) Melarang penumpang yang berada di *gangway*/jalur penumpang sebelum kapal sandar.
- 9) Melarang pedagang asongan di areal ruang tunggu.
- 10) Mengatur kelancaran penumpang yang turun masuk kapal.
- 11) Memberikan bantuan bagi penyandang cacat, manula dan balita serta wanita hamil.

i. Pasal 17

Kendaraan yang memiliki berat dan/atau tinggi melebihi daya dukung *Movable Bridge* dan *Trestle*, tinggi *Cardeck* dilarang memasuki zona B pelabuhan dan dilarang melakukan penyeberangan.

j. Pasal 29 ayat 1

Manajemen lalu lintas penyeberangan di lintasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf b terdiri atas:

- 1) manajemen lalu lintas penyeberangan di lintasan saat keberangkatan;
- 2) manajemen lalu lintas penyeberangan di lintasan saat kedatangan.

k. Lampiran gambar No. 2

Standar Prosedur dari Pola Lalu Lintas kendaraan dan penumpang masuk dan keluar kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010:



Gambar 2. 1 Lampiran gambar pada SK. 242/HK.104/DRJD/2010



Gambar 2. 2 Lampiran gambar pada SK. 242/HK.104/DRJD/2010

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Definisi Transportasi

Fidel Miro dalam buku yang berjudul Perencanaan Transportasi, “Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu”.

Berdasarkan uraian diatas terlihat ada dua unsur yang terpenting dari transportasi yakni :

- a. Pemindahan/ Pergerakan (*movement*)
- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (Komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

2.2.2 Pelabuhan

Bambang Triatmodjo dalam buku yang berjudul Perencanaan Pelabuhan, Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah

tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya.

Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau atau bahkan antar negara, benua dan bangsa.

Macam-macam pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya adalah :

- a. Pelabuhan Umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan umum dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan dengan maksud tertentu.
- b. Pelabuhan Khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

Adapun sasaran pokok diselenggarakannya kegiatan pelabuhan antara lain:

- a. Lancar Arus Muatan

Kelancaran arus muatan dipengaruhi oleh:

- 1) Pola lalu lintas muatan di pelabuhan
- 2) Sistem penanganan muatan dan cara bongkar muat
- 3) Kelayakan sarana dan prasarana pelabuhan
- 4) Kualitas sumber daya manusia di pelabuhan

- b. Lancar Arus Kapal

- 1) Kelaikan kapal
- 2) Kondisi kolam pelabuhan dan alur pelayaran
- 3) Kondisi dermaga
- 4) Kelancaran arus barang
- 5) Kualitas SDM di pelabuhan

2.2.3 Analisa deskriptif

Walpole (1995) Analisis deskriptif adalah suatu analisis yang merupakan pengumpulan, pengolahan, dan penyajian serta interpretasi data

secara kuantitatif atau persentase yang dapat disajikan dalam bentuk tabel atau grafik

2.2.4 Analisa komparasi

Dari Pahlevi.net tentang teknik analisa data bahwa analisa komparasi adalah teknik analisa data statistik yang memiliki tujuan untuk membandingkan antara kondisi dua kelompok atau lebih. Teknik analisa yang digunakan cukup banyak tergantung dengan jenis skala data dan juga banyaknya kelompok.

2.2.5 Dermaga

Bambang Triadmojo dalam buku yang berjudul Perencanaan Pelabuhan, Dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaik – turunkan penumpang.

2.2.6 Zonasi Menurut KBBI

Menurut penjelasan dalam kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) pengertian zonasi adalah pembagian atau pemecahan suatu areal menjadi beberapa bagian, sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaan.

2.2.7 Pola Lalu Lintas Angkutan penyeberangan

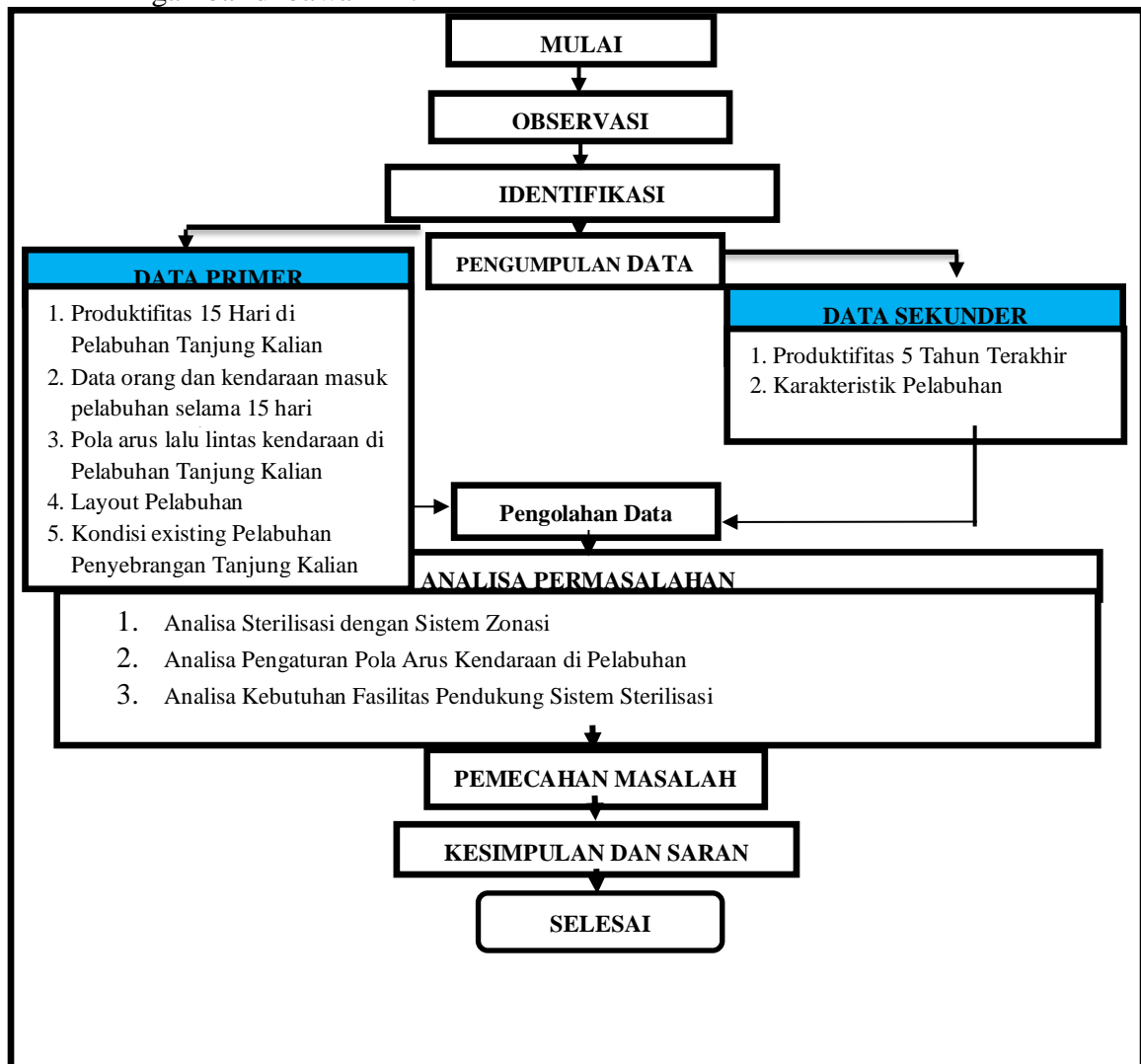
Iskandar Abu Bakar dkk dalam buku Transportasi Penyeberangan Pola Lalu Lintas di pelabuhan penyeberangan merupakan letak bangunan darat yang direncanakan sedemikian rupa sehingga memenuhi:

- a. Tidak terjadinya persilangan antara kendaraan yang masuk dan keluar kapal dari dan ke pelabuhan.
- b. Alur kendaraan antara kendaraan yang menyeberang dipisahkan dengan yang tidak menyeberang
- c. Pemisahan jenis kendaraan di areal parkir
- d. Letak gedung terminal dekat dengan dermaga

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Alur Pikir

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah bagan alur pikir penelitian ini. Bagan alir penelitian dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 3.1 Bagan Alur Pemikiran

3.2 Metode Pengumpulan Data

3.2.1 Data Primer

Data Primer adalah data yang di dapat langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data primer yaitu:

a. Metode Survei

Surveyor menghitung/mencacah jumlah objek dalam suatu kurun waktu tertentu dengan menggunakan alat bantu (seperti: counter, dll) ataupun dengan bantuan garis lurus (untuk menunjukkan angka 5). Data yang diperoleh berupa data kuantitatif yang akurat

- 1) Data produktivitas harian penumpang dan kendaraan selama 15 hari di Pelabuhan Tanjung Kalian.

Surveyor melakukan perhitungan produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang di Pelabuhan Tanjung Kalian selama 15 hari dari tanggal 21 April 2021 sampai 05 Mei 2021.

- 2) Data orang dan kendaraan masuk pelabuhan

Surveyor melakukan perhitungan orang dan kendaraan yang masuk pelabuhan Tanjung Kalian di gerbang masuk pelabuhan.

- 3) Pengukuran Wilayah Pelabuhan

Melakukan pengukuran luasan wilayah pelabuhan beserta fasilitasnya menggunakan alat bantu meteran, clipboard, dan pulpen.

b. Metode Observasi

Observasi merupakan kegiatan pengamatan secara langsung pada objek yang diteliti yang berguna untuk mendapatkan gambaran yang tepat mengenai objek pengamatan dan permasalahan yang ada. Observasi yang dilakukan di fokuskan pada kondisi saat kegiatan operasional pelabuhan.

Data yang didapat dari metode observasi yaitu:

- 1) Layout Pelabuhan Tanjung Kalian
- 2) Pola arus lalu lintas kendaraan eksisting

- 3) Data pendukung berupa foto dokumentasi sarana dan prasarana pendukung sistem sterilisasi dan pengaturan pola arus kendaraan di pelabuhan Tanjung Kalian

3.2.2 Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang bukan diusahakan sendiri pengumpulannya oleh peneliti. Cara yang digunakan untuk mengumpulkan data sekunder antara lain:

a. Metode Kepustakaan (Literatur)

Yaitu dengan mempelajari teori dan literatur dan modul perkuliahan yang ada di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang serta dasar – dasar hukum yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti sebagai landasan teori dalam menganalisa maupun memecahkan permasalahan.

b. Metode Institusional

Dilakukan dengan cara mengumpulkan data dari instansi yang terkait dengan penelitian ini. Data sekunder ini diperoleh dari beberapa instansi yang terkait, seperti:

- 1) BPTD Wil. VII Sumatera Selatan Babel
- 2) Badan Pusat Statistik Kabupaten Bangka Barat
- 3) Kantor PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

Berikut table jenis data dari instansi dan kantor yang terkait

Tabel 3.1 Jenis Data dari Instansi/Kantor Terkait

No	Nama Instansi / Kantor Terkait	Jenis Data Yang di Dapat
1	BPS Kabubaten Bangka Barat	Bangka Belitung dalam Angka
2	Kantor ASDP cabang Bangka	<ul style="list-style-type: none"> • Karakteristik Pelabuhan • Produktifitas Tahunan penumpang dan Kendaraan

3.3 Metode Analisa

3.3.1 Analisa Sterilisasi dengan Sistem Zonasi Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan.

Dengan menetapkan batas wilayah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Darat Nomor 29 Tahun 2016 tentang sterilisasi pelabuhan sebagai pedoman pemecahan masalah.

a. Zonasi A untuk Orang

Zonasi A sebagaimana dimaksud meliputi:

- 1) Zona A1 untuk penempatan loket dan parkir kendaraan dan hanya di peruntukan bagi pengantar/penjemput penumpang (dari Pintu Gerbang pelabuhan sampai loket)
- 2) Zona A2 untuk ruang tunggu dan hanya di peruntukan bagi calon penumpang.
- 3) Zona A3 untuk pemeriksaan tiket penumpang dan hanya di peruntukan bagi orang yang akan menyeberang.

b. Zonasi B untuk Kendaraan

Zonasi B sebagaimana dimaksud meliputi:

- 1) Zona B1 merupakan area pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi kendaraan
- 2) Zona B2 merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket)
- 3) Zona B3 merupakan area muat kendaraan siap masuk ke kapal

c. Zonasi C untuk Fasilitas Vital.

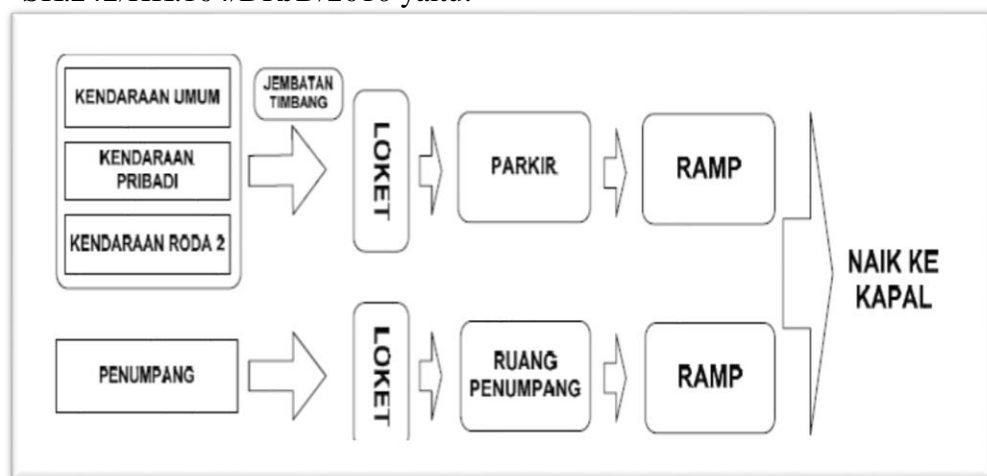
Zona C sebagaimana dimaksud merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas, antara lain:

- 1) Bunker
- 2) Rumah MB dan *Gangway*
- 3) Hidran air
- 4) Gardu Listrik/ Genset
- 5) Tempat Bolder

3.3.2 Analisa Pengaturan Pola Arus Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

Dengan mendapatkan kondisi pola arus kendaraan yang ada di pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian. Kondisi tersebut akan disesuaikan dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang pedoman teknis manajemen lalu lintas penyeberangan

Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang naik ke kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 yaitu:

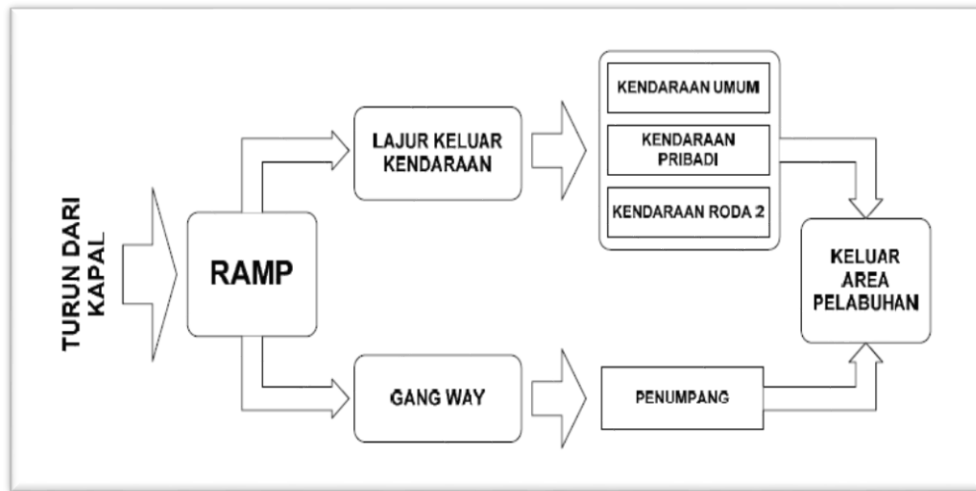


Gambar 3.2 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik Ke Kapal

Dari gambar 3.2 diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat turun dari kapal. Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut:

- a. Ramp: Setelah keluar dari kapal maka penumpang dan kendaraan di pisah melalui jalan yang telah ditentukan masing-masing.
- b. Jalur keluar kendaraan merupakan jalur yang telah ditentukan di pelabuhan, jalur tersebut sampai dengan pintu keluar pelabuhan.
- c. *Gangway*: Merupakan jalur khusus penumpang yang telah ditentukan di pelabuhan, dimana *gangway* tersebut menuju keluar pelabuhan.

Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang turun dari kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 yaitu:



Gambar 3.3 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun Ke Kapal

Dari gambar 3.3 diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat naik ke kapal. Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut:

- a. Kendaraan masuk pintu pelabuhan melalui loket kendaraan masuk yang telah ditentukan.
- b. Penumpang yang berjalan kaki masuk pintu pelabuhan menuju loket penumpang yang telah ditentukan.
- c. Area parkir kendaraan, kendaraan setelah melewati loket kendaraan menuju ruang parkir sementara sebelum naik ke kapal.
- d. Ruang tunggu penumpang merupakan ruang tunggu seandainya penumpang memerlukan istirahat sebelum naik ke kapal
- e. *Ramp* untuk kendaraan, kendaraan yang menunggu di area parkir setelah mendapatkan perintah untuk naik ke kapal, maka kendaraan naik ke kapal melalui ramp.
- f. *Ramp* untuk penumpang, penumpang langsung menuju ke kapal melalui ramp.

3.3.3 Analisa Kebutuhan Fasilitas Pendukung Sistem Sterilisasi

Pengadaan rambu darat untuk mendukung Sistem Sterilisasi serta kelancaran kegiatan pengoperasian di pelabuhan penyeberangan. Diantaranya sebagai berikut:

a. Rambu peringatan

Rambu peringatan digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.



Gambar 3.4 Contoh Rambu Peringatan

b. Rambu larangan

Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh Pengguna jalan.



Gambar 3.5 Contoh Rambu Larangan

c. Rambu perintah

Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.



Gambar 3.6 Contoh Rambu Perintah

d. Rambu petunjuk

Rambu petunjuk digunakan untuk memandu Pengguna Jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada Pengguna Jalan.



Gambar 3.7 Contoh Rambu Petunjuk

e. *Traffic cone*

Traffic Cone atau disebut juga kerucut lalu lintas adalah salah satu peralatan biasa juga digunakan pada area parkir baik mobil dan motor. Fungsi *traffic cone* yaitu untuk mengatur dan mengarahkan lalu lintas pada area parkir untuk pembatas, penanda antara jalan yang boleh dilewati kendaraan dengan area jalan yang tidak boleh dilewati kendaraan. Kerucut lalu lintas biasanya berwarna orange karena dimaskudkan agar mudah terlihat oleh pendedara.



Gambar 3.8 Contoh *Traffic Cone*

f. *Road Barrier*

Concrete road barrier adalah produk beton pracetak yang diproduksi dengan menggunakan elemen komposit beton, terdiri dari besi sebagai rangkaiannya yang dicor dengan bahan beton. Secara umum fungsi *road barrier* adalah sebagai *traffic & parking* atau sarana pengatur lalu lintas pada jalan atau area parkir, selain itu berfungsi juga sebagai penghalang atau pembatas pada lahan parkir dan jalan.



Gambar 3.9 Contoh *Road Barrier*

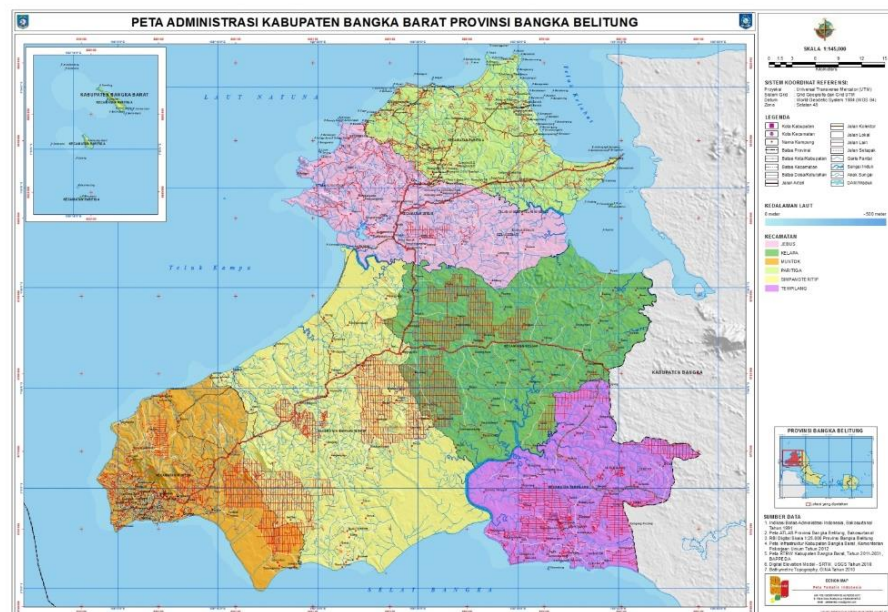
BAB IV OBJEK PENELITIAN

4.1. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Letak Geografis Kabupaten Bangka Barat

Keberadaan wilayah geografis Kabupaten Bangka barat terletak Secara geografis, Kabupaten Bangka Barat terletak di bagian barat Pulau Bangka, pada posisi antara $105^{\circ}00'$ - $106^{\circ}00'$ Bujur Timur dan $01^{\circ}00'$ - $02^{\circ}10'$ Lintang Selatan, dengan batas-batas wilayah administrasi sebagai berikut :

1. Utara : Berbatasan dengan Laut Natuna
2. Selatan : Berbatasan dengan Selat Bangka
3. Timur : Berbatasan dengan Teluk Kelabat
4. Barat : Berbatasan dengan Selat Bangka



Sumber : BPS Kabupaten Bangka Barat

Gambar 4.1 Peta Geografis Kabupaten Bangka Barat

Kondisi ketinggian Kabupaten Bangka Barat mulai ketinggian 25 meter di atas permukaan laut (mdpl) sampai dengan 425 mdpl. Ketinggian 25 mdpl tersebar di seluruh kecamatan, sedangkan ketinggian 425 mdpl hanya terletak di Kecamatan Muntok, tepatnya di Bukit Menumbing atau lebih dikenal dengan sebutan Gunung Menumbing.

4.1.2 Kondisi Umum Sistem Transportasi (Tataran Transportasi Lokal)

Tatralok adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

4.1.2.1 Transportasi Darat

Jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Dengan adanya jalan yang berkualitas akan meningkatkan usaha pembangunan khususnya dalam upaya memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain. Selain itu, Kabupaten Bangka Barat untuk melayani transportasi antarkota dan di dalam kota, memiliki tiga buah terminal yang terletak di Kecamatan Muntok, Kecamatan Kelapa, dan Kecamatan Parittiga. Tipe terminal tertinggi dimiliki saat ini adalah tipe C yang terletak di Kecamatan Muntok. Namun, rute bis via terminal yang ada saat ini belum melingkupi hingga ke seluruh pelosok daerah yang ada di Kabupaten Bangka Barat.

4.2.2.1 Angkutan Laut dan Penyeberangan

Angkutan Laut merupakan sarana penghubung dari satu tempat ke tempat lainnya yang terpisah oleh daerah perairan. Pelabuhan Tanjung Kalian merupakan pelabuhan penumpang sekaligus pelabuhan barang karena sebagian besar barang masuk atau keluar dari Kabupaten Bangka Barat ke Pulau Sumatera melalui pelabuhan ini dengan menggunakan fasilitas kapal ferry dan kapal Ro-Ro. Maka dari itu, Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian dapat menjadi pintu gerbang bagi kapal yang akan melayani pengangkutan penumpang maupun barang yang berada di sekitar wilayah Kabupaten Bangka Barat yang akan menuju Pulau Sumatera.




4.2. Sarana

Sarana transportasi yang terdapat pada angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian yaitu 13 kapal yang di kelola oleh 6 Perusahaan, yaitu :

4.2.1 PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)

PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak pada jasa angkutan penyeberangan dan pengelolaan pelabuhan untuk penumpang, kendaraan dan barang. Fungsi utama perusahaan ini adalah menyediakan akses transportasi publik antar pulau yang bersebelahan serta menyatukan pulau-pulau besar sekaligus menyediakan akses transportasi publik ke wilayah yang belum memiliki penyeberangan guna mempercepat pembangunan (penyeberangan perintis). Berikut daftar kapal ro – ro milik PT. ASDP yang melayani angkutan penyeberangan pada lintasan Tanjung Kalian – Tanjung Api – api.

Tabel 4.1 Daftar Kapal Milik PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) di Lintasan Tanjung Kalian - Tanjung Api - Api

Nama Kapal	Keterangan
KMP. Menumbing Raya	
KMP. Mutis	
KMP. Kuala Batee II	



Sumber : Dokumentasi Tim Pkl Bangka 2021

4.2.2 PT. Dharma Lautan Utama

Perusahaan ini didirikan oleh Alm. Bapak Soekarno yang secara resmi menjadi Presiden Direktur Perusahaan. Pada awalnya, PT. Dharma Lautan Utama (PT. DLU) hanya mengoperasikan tiga (3) buah kapal feri yang disewa oleh PJKA. Pada tahun tersebut, PT. DLU berhasil membangun sebuah kapal baru. Kapal pertama tersebut diberi nama KMP. Joko Tole yang beroperasi pada lintasan Ujung – Kamal. Kantor Utama terletak di Jalan Pandan No. 12 Surabaya.

Tabel 4.2 Daftar Kapal Milik PT. Dharma Lautan Utama di Lintasan Tanjung Kalian - Tanjung Api - Api

Nama Kapal	Keterangan
KMP. Dharma Santosa	
KMP. Dharma Kosala	

<p>KMP. Satya Kencana</p>	
<p>KMP. Dharma Kartika</p>	


Sumber : Dokumentasi Tim Pkl Bangka 2021

4.2.3 PT. Atosim Lampung Pelayaran

PT Atosim Lampung Pelayaran (ALP) adalah perusahaan pelayaran yang melayani rute penyeberangan jarak pendek maupun jarak panjang. Rute yang dilayaninya antara lain Merak – Bakauheni dan Jakarta – Bandar Lampung. Perusahaan ini berdiri sejak 9 April 2002. Tak hanya melayani penumpang secara reguler, PT Atosim Lampung Pelayaran juga kerap ikut melayani proyek mudik bareng saat lebaran yang diselenggarakan pemerintah. Pada musim mudik lebaran 2018, misalnya, perusahaan ini

menang lelang jasa angkutan mudik gratis sepeda motor rute Jakarta – Lampung senilai Rp 1.542.268.000,- (sekitar Rp 1,5 miliar) dari Kementerian Perhubungan.

Tabel 4.3 Daftar Kapal Milik PT. Atosim Lampung Pelayaran di Lintasan Tanjung Kalian - Tanjung Api - Api

Nama Kapal	Keterangan
KMP. Mutiara Pertiwi	
KMP. Permata Lestari	

Sumber : Dokumentasi Tim Pkl Bangka 2021

4.2.4 PT. Jembatan Nusantara

PT. Jembatan Nusantara memulai perjalanan pada tanggal 16 Februari 1976 dengan nama PT. Jembatan Madura. Mengawali dengan 2 armada kapal, PT. Jembatan Madura berfokus melayani angkutan laut

bagi penumpang dan kendaraan di lintas Ujung Kamal. Pengembangan perusahaan semakin terlihat pada tahun 1985 dengan hadirnya manajemen baru di PT. Jembatan Madura yang berhasil menjangkau hingga 10 lintas provinsi yang tersebar dari Lampung, Banten, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, Sulawesi Selatan, dan Sulawesi Tenggara.

Tabel 4.4 Daftar Kapal Milik PT. Jembatan Nusantara di Lintasan Tanjung Kalian - Tanjung Api - Api

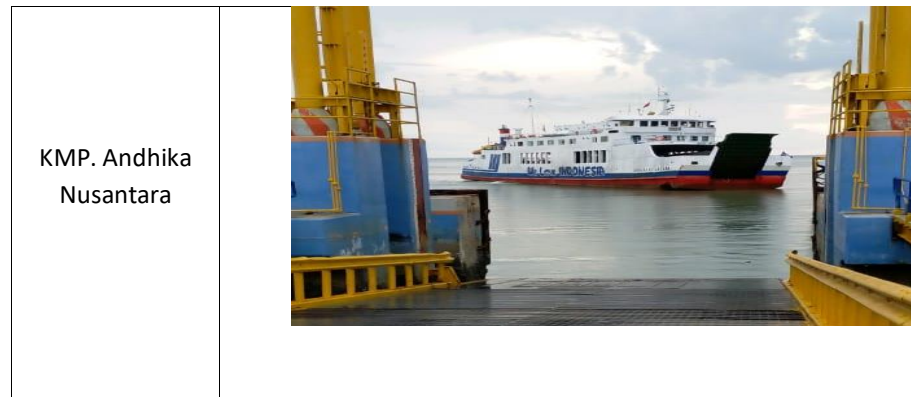
Nama Kapal	Keterangan
KMP. Jembatan Musi	

Sumber : Dokumentasi Tim Pkl Bangka 2021

4.2.5 PT. Prima Eksekutif

Tabel 4.5 Daftar Kapal Milik PT. Prima Eksekutif di Lintasan Tanjung Kalian - Tanjung Api – Api

Nama Kapal	Keterangan
KMP. Adhi Swadarma	



Sumber : Dokumentasi Tim Pkl Bangka 2021

4.2.6 PT. Munic Line

PT. Munic Line adalah perusahaan pelayaran nasional yang didirikan pada tanggal 24 Februari 2006. Perusahaan ini didirikan atas dasar kepercayaan dan sistem keterbukaan yang diterapkan dan menjadi landasan dasar dalam proses pengoperasian perusahaan, sehingga dapat memberi motivasi dan kenyamanan terhadap semua pihak, khususnya kepada karyawan dan crew yang terlibat dalam manajemen operasional.

Tabel 4.6 Daftar Kapal Milik PT. Munic Line di Lintasan Tanjung Kalian - Tanjung Api - Api

Nama Kapal	Keterangan
KMP. Gunsa 8	

Sumber : Dokumentasi Tim Pkl Bangka 2021

Tabel 4.7 Daftar Ship Particular di Lintasan Tanjung Kalian - Tanjung Api - Api

NO	NAMA KAPAL	JUMLAH KAPAL	PELAYARAN	TAHUN	GRT	KAPASITAS		DIMENSI				
						PNP	Kend. camp	Panjang (LOA)	Panjang (LBP)	Lebar (Breadth)	Depth	Draft
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
1.	KMP. Mutis	3 Kapal	PT. ASDP INDONESIA FERRY PERSERO	1991	621	264	22 unit	45,00 m	40,00	11.00 M	3.20	2,45
2.	KMP. Kuala Batee II			1991	464	300	22 unit	45.00 m	38,25	11.00 M	3.20	1.95
3.	KMP. Menumbing Raya			2010	652	202	19 unit	45.5 m	40,8	12.00 M	3.20	2.15
4.	KMP. Dharma Kartika	4 kapal	PT. DHARMA LAUTAN UTAMA	1995	1305	360	28 unit	50.98 m	47.50	12 M	3.70	2.75
5.	KMP. Dharma Kosala			1984	625	200	25 unit	52.45 m	48.72	14.00 M	3.40	2.55
6.	KMP. Dharma Sentosa			1991	536	164	27 unit	46.65 m	41.76	13.50 M	3.50	2.90
7.	KMP. Satya Kencana			1984	536	300	25 unit	50.80 m	47.50	11.60 M	3.50	2.50
8.	KMP. Mutiara Pertiwi			1996	460	75	20 umit	41.60 m	36.98	9.50 M		

9.	KMP. Permata Lestari	2 kapal	PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN	1995	360	96	20 unit	40.45 m		13.00 M	3.30	2.40
10.	KMP. Adhi Swadarma III	2 kapal	PT. PRIMA EKSEKUTIF	1985	511	240	30 unit	40.46 m	38.28	11.90 M	3.80	
11.	KMP. Andika Nusantara			1999	1229	310	32 unit	59.30 m	55.68	11.00 M	3.48	2.65
12.	KMP. Jembatan Musi	1 kapal	PT. JEMBATAN MARITIM	1972	406	131	25 unit	38.60 m	36.40	11.20 M	3.45	2.025
13.	KMP. Gunsa 8	1 kapal	PT. MUNIC LINE	2000	1199	180	30 unit	72 m	62.02	13.05 M	4.5	2.65



Sumber : PT. ASDP Cabang Bangka 2021





4.2. Prasarana

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan pada pelaksanaan kegiatan angkutan penyeberangan, khususnya pada wilayah kerja Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian. Pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian tersedia beberapa fasilitas untuk jalannya kegiatan yang rutin dilakukan seperti pelayanan terhadap penumpang dan kendaraan. Fasilitas di pelabuhan dibagi dua yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan. Adapun kondisi fasilitas di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian adalah sebagai berikut.



4.3.1 Fasilitas Sisi Daratan

Tabel 4.8 Daftar Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Tanjung Kalian

No.	Jenis	Luas (M ²)	Keterangan	Gambar
1.	Loket penumpang	22,8 m ²	Kondisi Baik	
2.	Lap. Parkir Siap Muat	2.800 m ²	Kondisi Baik	

No.	Jenis	Luas (M ²)	Keterangan	Gambar
3.	Lap. Parkir	2.646 m ²	Kondisi Baik	
4.	Ruang Tunggu	758.4 m ²	Kondisi Baik	
5.	Kantor	222 m ²	Kondisi Baik	
6.	Musholla	40,5 m ²	Kondisi Baik	




No.	Jenis	Luas (M ²)	Keterangan	Gambar
7.	Rumah Genset	140,8 m ²	Kurang Baik	
8.	Penampungan Air	36 m ²	Kondisi Baik	
9.	Mercusuar	1550 m ²	Kurang Baik	
10.	Kantin	130,5 m ²	Kurang Baik	




11.	Toilet	36 m ²	Kurang Baik	
12.	Gangway	75 m ²	Baik	

Sumber : PT. ASDP Cabang Bangka 2021

4.3.2 Fasilitas Sisi Perairan

Tabel 4.9 Daftar Fasilitas Sisi Perairan Pelabuhan Tanjung Kalian

No	Jenis	Jumlah	Satuan	ket	Gambar
1.	Dermaga Movable Bridge	1	Unit	Baik	
2.	Rumah MB	1	Unit	Kurang Baik	
3.	Bolder	9	Unit	Berkarat	

4.	Dolphin	7	Unit	Baik	
5.	Fender	5	Unit	Baik	
	Catwalk	45	M ²	Baik	

Sumber : PT. ASDP Cabang Bangka 2021

4.3.3 Layout Pelabuhan



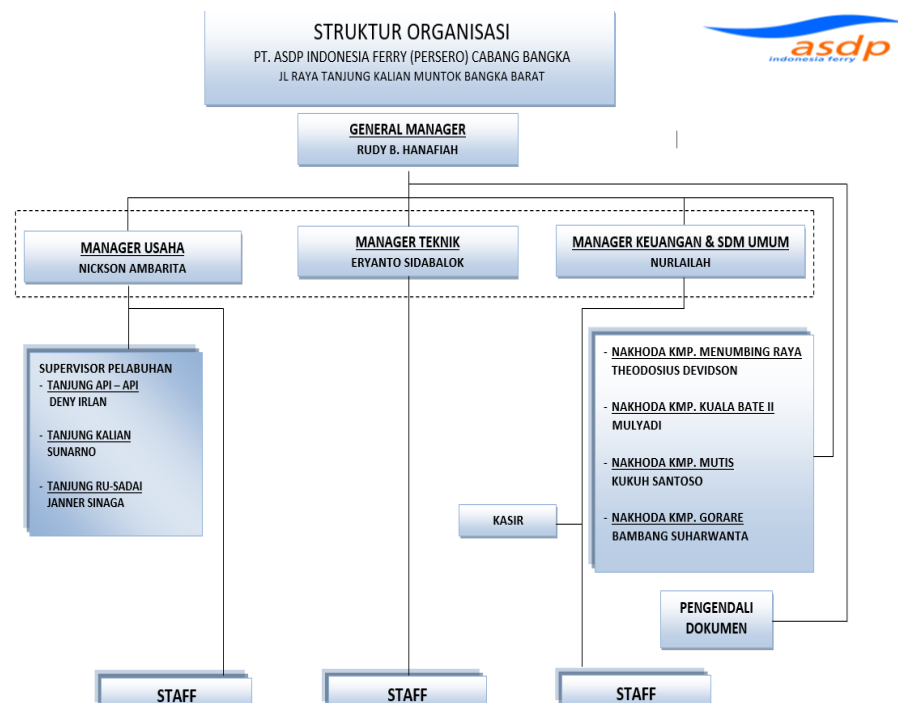
Sumber : Data Tim PKL Bangka 2021

Gambar 4. 2 Gambar Layout Pelabuhan Tanjung Kalian

Dari gambar layout diatas, kita dapat mengetahui letak dan fasilitas yang ada di pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian. Gambar tersebut merupakan kondisi saat ini yang mana loket penumpang bergabung dengan pos pemeriksaan tiket dan loket kendaraan bergabung dengan pos penimbangan kendaraan.

4.4. Instansi Pembina Transportasi

Pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian terdapat sebuah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyelenggarakan Sarana Penyeberangan Lintasan Tanjung Kalian – Tanjung Api - api yaitu PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Bangka. Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian melayani sebanyak (satu) lintasan penyeberangan dengan lintasan Tanjung Kalian – Tanjung Api-Api yang beroperasi 7 hari penuh dalam seminggu. Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian dikelola dan diselenggarakan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Bangka, dengan lintasan komersil yang dilayani oleh 13 unit kapal penyeberangan dengan waktu tempuh Rata-rata 4 jam.



Sumber : PT. ASDP Cabang Bangka 2021

Gambar 4.3 Struktur Organisasi PT. ASDP Cabang Bangka

- a. Tugas Pokok dan Fungsi PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bangka
PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka memiliki Tugas dan Fungsi sebagai berikut:

1) Tugas

Menyelenggarakan usaha jasa angkutan penyeberangan, jasa angkutan laut, jasa kepelabuhanan, jasa fasilitas terminal dan peralatan Pelabuhan penyeberangan dan usaha-usaha lain yang menunjang kegiatan tersebut serta melaksanakan kebijakan program pemerintah dibidang ekonomi dan pembangunan.

2) Fungsi

- a) Pengusaha jasa kepelabuhanan ASDP dan angkutan laut berjadwal untuk penumpang, kendaraan, barang dan hewan.
- b) Pengusaha jasa charter kapal.
- c) Penyediaan dan pengusahaan jasa terminal, dermaga dan fasilitas lainnya untuk kegiatan tambat kapal, naik turun penumpang dan kendaraan serta bongkar muat barang dan hewan.
- d) Penyediaan dan pengusahaan kolam Pelabuhan dan perairan Pelabuhan untuk menunjang kelancaran lalu lintas dan berlabuhnya kapal-kapal.
- e) Penyediaan Tenaga listrik, air bersih, bahan bakar minyak, instalasi limbah dan fasilitas lainnya untuk menunjang keperluan operasional kapal.
- f) Penyediaan dan pemanfaatan tanah/lahan untuk berbagai bangunan, lahan parkir dan lapangan yang berhubungan dengan kepentingan dan kelancaran angkutan/Pelabuhan.
- g) Mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya yang telah dimiliki.

b. Tugas Pokok dan Fungsi

Adapun uraian singkat mengenai pembagian tugas dan fungsi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka adalah sebagai berikut :

1) Kepala Cabang (General Manager)

Membantu Direksi dan memimpin Cabang dalam pengelolaan dan pengembangan perusahaan jasa kepelabuhanan dan penyeberangan di Cabang.

2) Manajer Keuangan, SDM dan Umum

Manajer Keuangan, SDM, dan Umum membantu kelancaran tugas pemimpin cabang dalam pelaksanaan tugas/kegiatan manajemen SDM, ketata-usahaan, perlengkapan, kerumah-tanggaan dan pelaporan.

3) Manajer Usaha

Manajer Usaha membantu Pemimpin Cabang dan pengelolaan kegiatan usaha Pelabuhan, usaha penyeberangan, aneka usaha dan jasa, pengendalian lalu lintas Pelabuhan dan lalu lintas penyeberangan, keamanan, kebersihan di Cabang.

4) Manajer Teknik

Manajer Teknik membantu Pimpinan Cabang dan bertanggung jawab terhadap tugas-tugas pemeliharaan fasilitas Kapal dan Pelabuhan (bagi cabang yang mengelola pelabuhan)

5) Supervisor

Supervisor merencanakan, melaksanakan, mengendalikan, mengawasi, menganalisa dan mengevaluasi kegiatan usaha dan operasional pelabuhan, ketata-usahaan serta pelaporan.

4.5 Produktivitas Angkutan

4.5.1 Data Produktivitas Angkutan 5 Tahun Terakhir

Berikut adalah data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang beserta kendaraan dalam 5 (lima) tahun terakhir di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian :

Tabel 4.10 Data Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Angkutan Penyeberangan Tanjung Kalian 5 (lima) Tahun Terakhir

DATA PRODUKTIVITAS KEBERANGKATAN PELABUHAN 5 TAHUN TERKAHIR

NO	TAHUN	PENUMPANG		JUMLAH	TRIP	KENDARAAN												JUMLAH
		DEWASA	ANAK			I	II	III	IV A	IV B	VA	V B	VIA	VI B	VII	VIII	IX	
1	2016	50431	2134	52565	1756	16	10,155	165	9,535	3,042	118	11,595	1	1,239	44	0	0	35910
2	2017	54107	3116	57223	1496	8	11,887	56	10,842	3,356	125	13,033	5	1527	96	0	0	40935
3	2018	67107	1342	68449	2249	0	15748	0	15362	3616	95	15962	0	1533	149	2	1	52468
4	2019	148632	2088	150720	2538	33	19417	160	21699	5361	330	21053	51	2146	292	6	0	70548
5	2020	138400	1309	139709	2273	6	10312	51	12633	5496	150	25422	17	2651	355	7	1	57101
JUMLAH		458677	9989	468666	10312	63	67519	432	70071	20871	818	87065	74	9096	936	15	2	256962
RATA-RATA		91735	1998	93733	2062	13	13504	86	14014	4174	164	17413	15	1819	187	3	0	51392

DATA PRODUKTIVITAS KEDATANGAN PELABUHAN 5 TAHUN TERKAHIR

NO	TAHUN	PENUMPANG		JUMLAH	TRIP	TANJUNG KALIAN												JUMLAH
		DEWASA	ANAK			I	II	III	IV A	IV B	VA	V B	VIA	VI B	VII	VIII	IX	
		1	2016			40271	2114	42385	1771	8	10,351	85	11,544	3,117	153	12,109	15	
2	2017	41690	1518	43208	1448	2	9,550	46	9,219	2,499	105	11,177	23	773	60	3	0	33457
3	2018	79908	3007	82915	2311	0	17622	60	17491	4855	171	17614	63	2527	428	35	0	60866
4	2019	129409	2314	131723	2522	17	18042	297	23222	5138	451	20988	65	2817	496	0	0	71533
5	2020	120331	1598	121929	2270	8	7389	51	12781	5388	116	26224	10	2989	403	5	0	55364
JUMLAH		411609	10551	422160	10322	35	62954	539	74257	20997	996	88112	176	10038	1456	44	0	259604
RATA-RATA		82322	2110	84432	2064	7	12591	108	14851	4199	199	17622	35	2008	291	9	0	51921

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka (2021)

4.5.2 Data Produktivitas Angkutan dan data orang serta kendaraan yang masuk pelabuhan selama 15 di Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Kalian

Berikut adalah data produktivitas angkutan dan data orang beserta kendaraan yang masuk pelabuhan dalam 15 hari di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian :

Tabel 4.11 Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan di Lintasan Tanjung Kalian – Tanjung Api Api

NO	KEBERANGKATAN 2021															
	TANGGAL	PENUMPANG		KENDARAAN GOLONGAN												
		DWS	BAYI	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX	
1	21-Apr-21	117	1	0	17	0	24	18	1	84	0	16	0	0	0	
2	22-Apr-21	94	1	0	17	0	26	22	1	144	0	21	2	0	0	
3	23-Apr-21	104	0	0	17	0	45	16	1	99	0	7	2	0	0	
4	24-Apr-21	102	0	0	29	0	44	17	0	59	0	12	3	0	0	
5	25-Apr-21	174	0	0	35	0	36	17	0	97	0	17	1	0	0	
6	26-Apr-21	86	1	0	14	0	32	19	0	97	0	17	1	0	0	
7	27-Apr-21	147	2	0	35	0	24	18	0	85	0	15	0	0	0	
8	28-Apr-21	104	2	0	43	0	30	18	0	102	0	21	4	0	0	
9	29-Apr-21	122	1	0	29	0	33	18	2	95	0	20	4	0	0	
10	30-Apr-21	241	2	0	59	0	53	24	2	87	0	4	2	0	0	
11	01-Mei-21	198	4	0	43	0	57	12	0	75	0	14	3	0	0	
12	02-Mei-21	432	7	0	119	0	75	25	0	124	0	21	2	0	0	
13	03-Mei-21	275	0	0	58	0	58	19	0	120	0	25	1	0	0	
14	04-Mei-21	327	3	0	72	0	55	23	0	100	0	17	3	0	0	
15	05-mei-21	260	0	0	87	0	51	17	0	76	0	18	4	0	0	

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa jumlah produktivitas penumpang sebanyak 2783 penumpang dewasa dan 24 bayi total ada 2807 orang untuk 13 kapal selama 15 hari. Dan untuk kendaraan dengan golongan I sebanyak 0 unit, golongan II sebanyak 674 unit, golongan IV sebanyak 926 unit, golongan V sebanyak 1451 unit, golongan VI sebanyak 245 unit, dan golongan VII 32 unit. Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa, data produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan terpadat terjadi pada tanggal 02 Mei 2021. Sehingga memungkinkan kemacetan terjadi di Pelabuhan Tanjung kalian.

Tabel 4.12 Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Kendaraan di Lintasan Tanjung Kalian – Tanjung Api Api

NO	KEDATANGAN 2021														
	TANGGAL	PENUMPANG		KENDARAAN GOLONGAN											
		DWS	BAYI	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	21-Apr-21	213	4	0	21	0	58	19	1	112	0	14	2	0	0
2	22-Apr-21	210	0	0	22	0	50	11	1	120	0	15	2	0	0
3	23-Apr-21	176	0	0	22	0	45	16	2	98	0	11	0	0	0
4	24-Apr-21	132	0	0	18	0	33	17	1	93	0	13	1	0	0
5	25-Apr-21	275	7	0	18	2	52	11	1	112	0	14	1	0	0
6	26-Apr-21	240	0	0	22	0	42	17	2	100	0	14	1	0	0
7	27-Apr-21	182	2	0	20	0	42	15	2	93	0	12	2	0	0
8	28-Apr-21	292	2	0	19	0	55	17	1	90	1	10	2	0	0
9	29-Apr-21	409	4	0	21	0	47	17	1	88	0	9	3	0	0
10	30-Apr-21	142	0	0	21	0	52	20	1	102	0	12	0	0	0
11	01-Mei-21	232	0	0	32	0	41	18	2	91	0	12	0	0	0
12	02-Mei-21	415	3	0	40	0	40	17	1	92	0	14	0	0	0
13	03-Mei-21	320	3	0	34	0	42	17	1	90	0	14	2	1	0
14	04-Mei-21	481	0	0	30	0	50	16	2	120	0	13	3	0	0
15	05-Mei-21	401	0	0	27	0	42	11	2	97	0	12	2	0	0

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa jumlah produktivitas penumpang sebanyak 4925 orang untuk 13 kapal selama 15 hari. Dan untuk kendaraan dengan golongan II sebanyak 367 unit, golongan IV sebanyak 930 unit, golongan V sebanyak 1519 unit, golongan VI sebanyak 190 unit, golongan VII sebanyak 21 unit dan golongan VIII 1 unit. Dari Analisa diatas dapat disimpulkan bahwa, data produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan terpadat terjadi pada tanggal 04 Mei 2021. Sehingga memungkinkan kemacetan dan panjangnya antrian sampai menumpuk di jalan luar Pelabuhan .

Tabel 4.13 Data Orang dan Kendaraan yang Masuk Pelabuhan

	ORANG DAN KENDARAAN YANG MASUK PELABUHAN														
	TANGGAL	ORANG		KENDARAAN GOLONGAN											
		DWS	BAYI	I	II	III	IV A	IV B	VA	VB	VI A	VIB	VII	VIII	IX
1	21-Apr-21	140	1	0	20	0	24	18	2	87	0	16	0	0	0
2	22-Apr-21	133	1	0	24	0	29	22	1	147	0	21	2	0	0
3	23-Apr-21	225	3	0	27	0	72	16	1	99	0	7	2	0	0
4	24-Apr-21	136	2	0	35	0	55	18	0	61	0	12	3	0	0
5	25-Apr-21	223	4	0	42	0	51	19	0	97	0	17	1	0	0
6	26-Apr-21	125	1	0	21	0	45	20	0	98	0	17	1	0	0
7	27-Apr-21	173	2	0	47	0	32	18	2	85	0	15	0	0	0
8	28-Apr-21	134	1	0	54	0	37	18	0	104	0	21	4	0	0
9	29-Apr-21	170	3	0	40	0	57	18	2	95	0	20	4	0	0
10	30-Apr-21	443	6	0	56	0	80	25	3	88	0	4	2	0	0
11	01-Mei-21	211	4	0	50	0	79	12	0	75	0	14	3	0	0
12	02-Mei-21	542	7	0	126	0	97	25	0	124	0	21	2	0	0
13	03-Mei-21	484	3	0	65	0	80	20	0	120	0	25	1	0	0
14	04-Mei-21	344	3	0	74	0	72	24	0	100	0	17	3	0	0
15	05-mei-21	290	0	0	89	0	71	19	1	76	0	18	4	0	0

4.6. Jaringan

4.6.1 Lintasan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian melayani sebanyak 1 (satu) lintasan penyeberangan dengan lintasan Tanjung Kalian – Tanjung Api-Api yang beroperasi Setiap hari dengan jarak tempuh 30mile laut atau dengan estimasi waktu perjalanan 4 jam. Berikut peta lintasan Tanjung Kalian – Tanjung Api-Api.



Sumber : Google Earth 2021

Gambar 4. 4Peta Lintasan Tanjung Kalian – Tanjung Api-Api

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisa Data Hasil Penelitian

Dalam memecahkan masalah yang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan khususnya di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian di lakukan beberapa analisa sebagai berikut :

1. Analisa Sterilisasi dengan Sistem Zonasi
 - a. Kondisi yang terjadi saat ini (kondisi *existing*)

Sistem Sterilisasi yang terjadi saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian belum sesuai dengan yang diinginkan, masih banyaknya orang-orang yang tidak berkepentingan di area yang terlarang memberikan gambaran bahwa sistem sterilisasi belum diterapkan dengan baik yang menyebabkan terganggunya kegiatan operasional di pelabuhan.



Gambar 5.1 Orang Yang Tidak Berkepentingan Sampai ke Zona C

Dilihat dari gambar 5.1 dapat kita ketahui, masih banyak orang – orang yang tidak berkepentingan dapat dengan bebas keluar masuk pada zona – zona yang dilarang untuk orang – orang yang tidak berkepentingan.



Gambar 5.2 Menumpuknya orang di pos pemeriksaan dan loket penumpang

Dilihat dari gambar 5.2 dapat kita ketahui, masih banyak kendaraan yang parkir sembarangan di dekat pos pemeriksaan dan menumpuknya orang baik itu penumpang, pedagang asongan yang bergabung di pos pemeriksaan tiket. Hal ini diakibatkan oleh kesalahan penempatan loket penumpang yang masih bergabung dengan pos pemeriksaan dan kurang pembatasan wilayah dari penerapan sistem streilisasi di pelabuhan Tanjung Kalian



Gambar 5.3 Pedagang asongan yang berjualan bebas sampai ke zona terlarang

Dari gambar diatas dapat kita ketahui, masih ada pedagang asongan yang berjualan bebas di pelabuhan Tanjung Kalian yang dapat menghambat kelancaran proses bongkar muat dan juga dapat membahayakan pedagang itu sendiri, Hal ini dapat menggambarkan bahwa kurangnya penerapan sterilisasi orang di pelabuhan Tanjung Kalian yang menyebabkan terganggunya kelancaran arus lalu lintas didalam peabuhan.



Gambar 5.4 Kendaraan pengantar parkir sembarang di lajur keluar pelabuhan

Dari gambar 5.4 dapat kita ketahui, banyaknya kendaraan pengantar yang parkir sembarangan di lajur keluar pelabuhan untuk mengantarkan penumpang langsung didekat loket penumpang, kurangnya penerapan sterilisasi kendaraan di pelabuhan Tanjung Kalian ini akan sangat berdampak bagi kelancaran arus lalu lintas di pelabuhan, hal ini terjadi karena kesalahan penempatan loket penumpang dan kurangnya sistem sterilisasi dengan membagi zona zona dan pembatasan wilayah di pelabuhan Tanjung Kalian



Gambar 5.5 Kendaraan berkeliranan didepan rumah *moveable bredge*

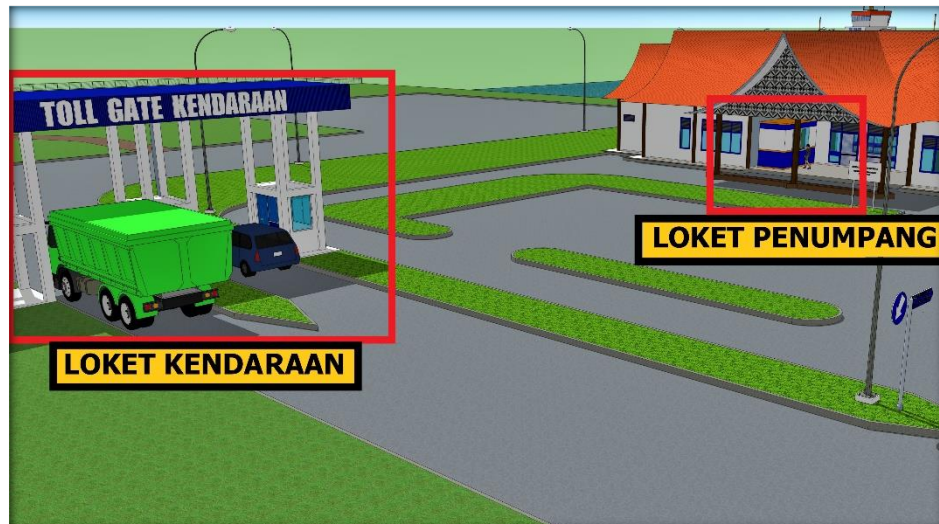
Dari gambar diatas maka jelas sekali belum maksimalnya penerapan sistem sterilisasi di pelabuhan Tanjung Kalian karena masih banyak kendaraan yang tidak berkepentingan parkir dan masuk dengan bebas sampai ke *moveable bridge* yang dapat menghambat dan membahayakan kendaraan yang akan keluar dari kapal.

b. Analisa Sterilisasi dengan sistem zonasi

Analisa penerapan sistem sterilisasi dengan membagi zona-zona berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan adalah sebagai berikut:

1. Analisa Tata Letak Penempatan Loker Penumpang dan Kendaraan

Pada saat ini loket pembelian tiket penumpang masih bergabung dengan pos pemeriksaan tiket dan loket kendaraan masih bergabung dengan pos penimbangan kendaraan barang. Hal ini diakibatkan oleh belum adanya *tollgate*. Dari permasalahan diatas, maka harus dibuatkan *tollgate* dan pemisahan loket penumpang dengan pos pemeriksaan tiket agar loket kendaraan dan penumpang terpisah dan tidak bergabung lagi dengan pos penimbangan kendaraan dan pos pemeriksaan tiket. Berikut analisa penempatan loket penumpang dan kendaraan dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 5.6 Analisa Letak Loker Penumpang dan kendaraan

Setelah adanya *tollgate* maka kendaraan yang akan menyeberang tidak lagi harus turun dari kendaraan untuk membeli tiket, kondisi seperti ini membuat kendaraan yang tidak berkepentingan tidak dapat masuk lagi ke area Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian karena harus memiliki tiket yang dibeli di *tollgate* dan membuat pola arus lalu lintas kendaraan menjadi teratur.

2. Analisa Pengecekan Tiket Penumpang dan Kendaraan

Pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian masih mengalami kekurangan, hal ini disebabkan karena terlalu banyaknya

orang yang berkumpul di pos pemeriksaan tiket karena masih bergabung dengan loket penumpang hal ini mengakibatkan bingungnya petugas membedakan orang yang sudah memiliki tiket dengan orang yang ingin membeli tiket sehingga masih banyak orang masuk tanpa memiliki tiket. Berikut adalah analisa tempat pemeriksaan tiket penumpang dan kendaraan dapat dilihat pada gambar dibawah ini



Gambar 5.7 Analisa Pengecekan Tiket Penumpang

Dari gambar diatas terlihat bahwa orang yang akan menyeberangan menggunakan kapal penyeberangan akan di cek tiketnya secara detail dan petugas yang ada di pos pengecekan tiket wajib tidak memberikan izin untuk menyeberang bagi penumpang yang tidak memiliki tiket, dan harus memisahkan loket penumpang, sehingga petugas dapat dengan mudah mengecek tiket penumpang.



Gambar 5.8 Analisa Pengecekan Tiket Kendaraan

Dari gambar diatas terlihat setiap kendaraan yang akan menyeberang wajib diperiksa tikenya oleh personil petugas sebelum ke area siap masuk ke kapal.

3. Analisa Batas Pengantar Penumpang

Saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian belum adanya pembatasan bagi pengantar penumpang, keadaan ini menyebabkan orang dapat memasuki area ruang tunggu dan fasilitas lainnya dengan bebas. Berikut adalah gambar analisa pengantar penumpang dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 5.9 Analisa Batas Pengantar Penumpang

Dari gambar tersebut terlihat adanya larangan bagi pengantar dan penjemput penumpang, sehingga hanya penumpang yang memiliki tiket yang dapat masuk ke ruang tunggu dan pengantar maupun penjemput hanya sebatas lapangan parkir pengantar/penjemput dan area ruang tunggu menjadi steril dan aman.

Pada saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian diperlukannya penataan tata letak wilayah sistem zonasi untuk menertibkan orang dan kendaraan dan juga untuk mendukung keamanan, kenyamanan, dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan. Dalam perencanaan tata letak wilayah sistem zonasi harus memperhatikan:

1. Zona A

- a. Zona A1 : Lapangan Parkir Pengantar dan Penjemput dan Loket Penumpang. Berikut adalah gambar untuk Zona A1:



Gambar 5.10 Zona A1 (Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput dan Loket Penumpang)

Berfungsi untuk penempatan loket dan parkir kendaraan pengantar dan penjemput penumpang (dari pintu gerbang pelabuhan sampai loket penumpang. Hanya penumpang dan kendaraan yang mempunyai tiketlah yang bisa ke zona selanjutnya.

- b. Zona A2 : Ruang Tunggu Penumpang. Berikut adalah gambar untuk Zona A2 :



Gambar 5.11 Zona A2 (Ruang Tunggu Penumpang)

Ruang tunggu berfungsi untuk tempat menunggu penumpang yang naik ke kapal. Sebelum calon penumpang di arahkan untuk naik ke kapal maka penumpang di harapkan menunggu terlebih dahulu di ruang tunggu.

- c. Zona A3 : Pemeriksaan Tiket Penumpang. Berikut adalah gambar untuk Zona A3 :



Gambar 5.12 Zona A3 (*Gangway* dan Pemeriksaan Tiket Penumpang)

Dari gambar tersebut terlihat petugas memeriksa tiket penumpang di pos pengecekan tiket sebelum masuk ke kapal, hal ini dikarenakan agar tidak ada penumpang lagi yang naik ke kapal tanpa tiket.

2. Zona B

a. Zona B1 : Jembatan Timbang dan *Tollgate* Bagi Kendaraan

Berikut adalah gambar untuk Zona B1 :



Gambar 5.13 Zona B1 (Jembatan Timbang Rencana) dan *Tollgate*

Zona B1 merupakan area wilayah penempatan jembatan timbang dan loket kendaraan (*tollgate*), tetapi pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian tidak terdapat *tollgate* dan masih belum optimalnya fungsi dari jembatan timbang di Pelabuhan Penyeberangan ini. Untuk mendukung sistem zonasi di pelabuhan maka disarankan untuk memiliki *tollgate* dan memfungsikan jembatan timbang secara optimal.

- b. Zona B2 : Antrian kendaraan yang akan menyeberang.

Berikut adalah gambar untuk Zona B2 :

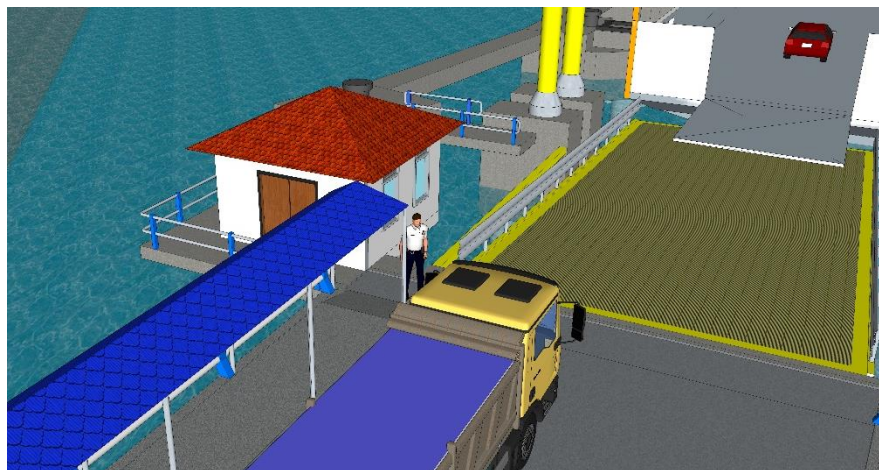


Gambar 5.14 Zona B2 (Lapangan Parkir Siap Muat)

Merupakan area wilayah antrian parkir siap muat kendaraan sebelum masuk ke kapal (sudah memiliki tiket). Antrian kendaraan ini menunggu di lapangan parkir siap muat sebelum masuk ke area muat kendaraan siap masuk ke kapal.

- c. Zona B3 : Area muat kendaraan siap masuk ke kapal

Berikut adalah gambar untuk Zona B3 :



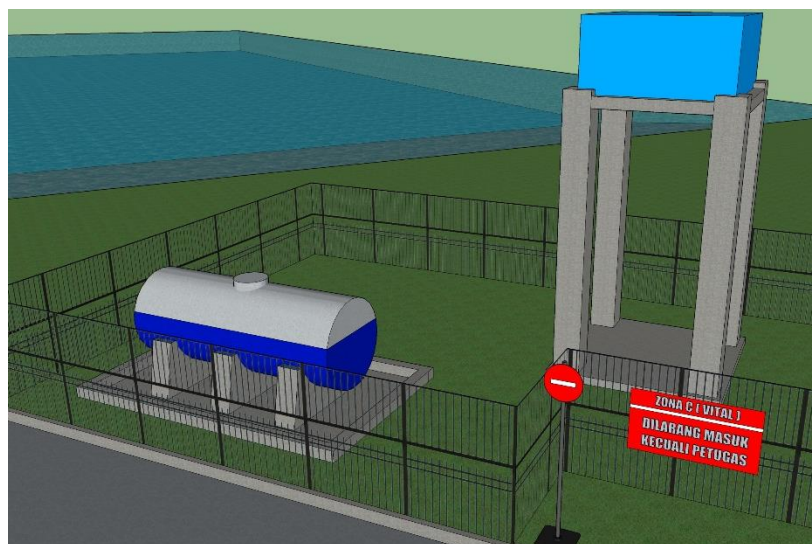
Gambar 5.15 Zona B3 (Area Antrian Muat Kendaraan Siap Masuk Ke Kapal)

Dari gambar tersebut merupakan area jalan antrian kendaraan roda 4 atau lebih sebelum masuk ke kapal yang diarahkan petugas Pelabuhan Penyeberangan.

d. Zona C

Area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting yang di dilarang dimasuki oleh pengguna jasa kecuali petugas. Perlu adanya penambahan pagar pengaman dan rambu larangan yang harus ditempatkan di zona ini. Berikut area – area zona c yang ada di Pelabuhan ini :

a. Bak Penampungan Air Bersih



Gambar 5.16 Zona C (Bak Penampungan Air)

Area ini adalah area yang dilarang untuk pengguna jasa berada disini kecuali petugas pelabuhan yang mempunyai kepentingan. Bak penampungan air berfungsi untuk mengisi air tawar untuk kapal guna meningkatkan pelayanan di kapal.

b. Ruang Mesin/Genset

Ruang mesin merupakan area tempat sumber listrik jika di Pelabuhan ini terjadi pemadaman listrik.



Gambar 5.17 Zona C (Ruang Mesin/Genset)

Tempat untuk mengalirkan listrik ke pelabuhan, khususnya ketika kapal akan sandar dan kapal akan di berangkatkan guna untuk pelayanan pengguna jasa karena listrik dari PLN sering padam. Berikut adalah gambar Ruang mesin yang terletak pada Zona C.

c. Ruang *Movable Bridge*



Gambar 5.18 Zona C (Rumah *Movable Bridge*)

Dari gambar tersebut merupakan tempat untuk mengoperasikan *Moveable Bridge* (jembatan bergerak) guna kelancaran proses bongkar muat kendaraan. Ruang *moveable bridge* ini terletak tepat disamping *Moveable Bridge*. Tidak semua orang dapat memasuki ruangan ini, hanya personil petugas pengoperasi *moveable bridge* yang boleh memasuki ruangan ini.

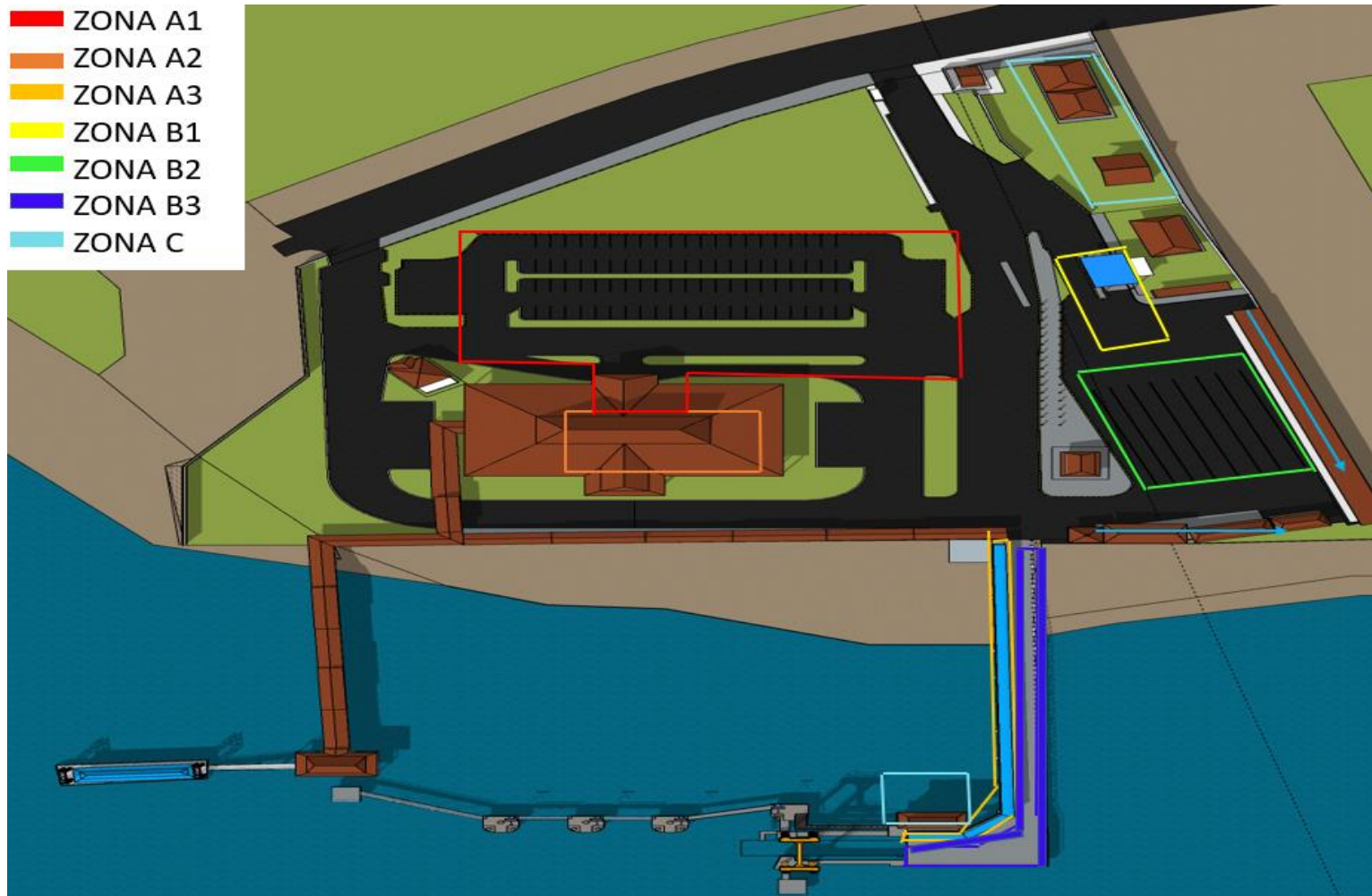
d. Tempat Bolder



Gambar 5.19 Tempat Bolder

Bolder ditempatkan di dua tempat yaitu *Mooring Dolphin* dan *Breasting Dolphin*. Di Pelabuhan ini terdapat 6 bolder yang diletakan di 3 *mooring dolphin* dan 3 *breasting dolphin*. Bolder berfungsi untuk tempat mengikat atau menambat tali kapal dan tidak sembarang orang bisa masuk ke area ini karena area ini merupakan zona vital dan hanya petugas yang bisa melakukan penambatan.

Berikut ini *layout* rencana penerapan sterilisasi dengan sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi pelabuhan penyeberangan.



Gambar 5.20 *Layout* Rencana Sistem Zonasi Wilayah Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

Keterangan gambar :

1) Zona penumpang (Zona A)

Zona A1: Yaitu zona umum yang berfungsi untuk penempatan loket penumpang dan parkir kendaraan, hanya diperuntukan bagi pengantar dan penjemput penumpang.

Zona A2: Zona A2 untuk ruang tunggu dan hanya di peruntukan bagi calon penumpang yang telah memiliki tiket.

Zona A3 : Yaitu zona terbatas yang berfungsi hanya untuk penumpang yang melewati *gangway* yang telah diperiksa tiket penumpangnya.

2) Zona kendaraan (Zona B)

Zona B1 : Yaitu zona penempatan jembatan timbang dan loket kendaraan (*tollgate*) yang berfungsi menimbang kendaraan sebelum masuk ke kapal dan *tollgate* untuk melakukan pembayaran tiket kendaraan menyeberang di Pelabuhan Penyeberangan.

Zona B2 : Yaitu zona terbatas yang berfungsi untuk lapangan parkir antrian kendaraan menyeberang yang sudah memiliki tiket sebelum masuk kapal.

Zona B3 : Yaitu zona terbatas yang berfungsi sebagai area kendaraan siap muat/siap masuk kapal.

3) Zona Keamanan (Zona C)

Zona C : yang berfungsi untuk keamanan dan keselamatan fasilitas yang penting, yang terlarang dimasuki kecuali petugas, antara lain:

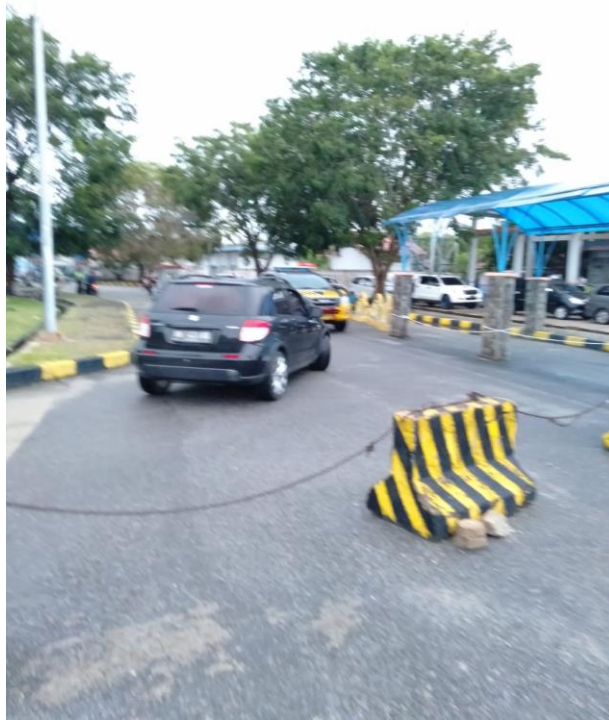
- a. Bak penampung air
- b. Gardu Listrik/ Genset
- c. Rumah MB
- d. Tempat Bolder.

2. Analisa Pengaturan Pola Arus Kendaraan di Pelabuhan Tanjung Kalian

a. Kondisi Yang Terjadi Saat Ini (Kondisi *Existing*)

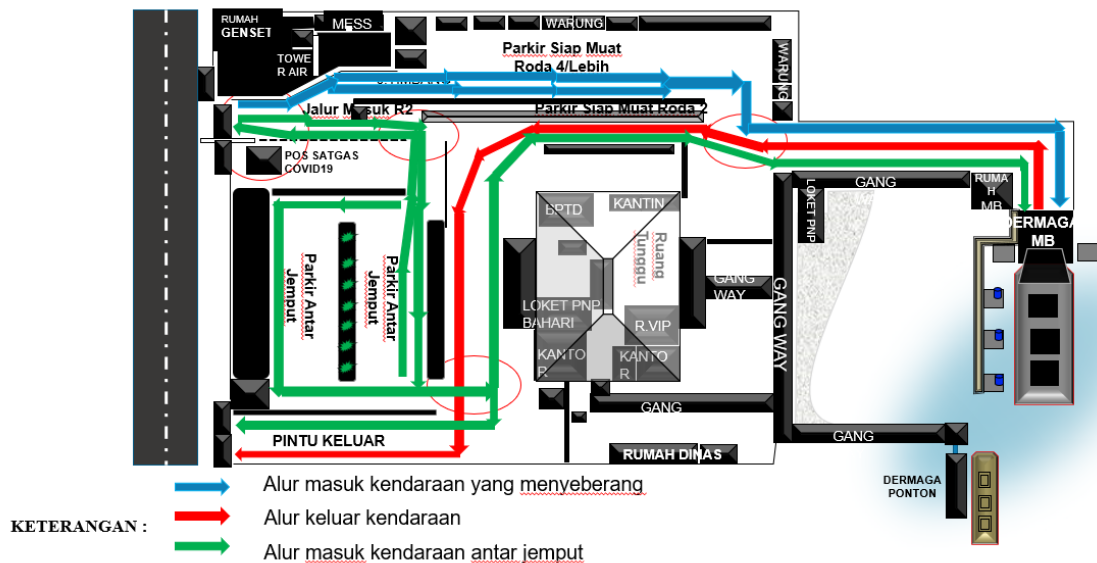
Pola arus lalu lintas yang terjadi saat ini di Pelabuhan

Penyeberangan Tanjung Kalian dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 5.21 Kondisi Eksisting Pergerakan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

POLA ARUS EXISTING DI PELABUHAN TANJUNG KALIAN



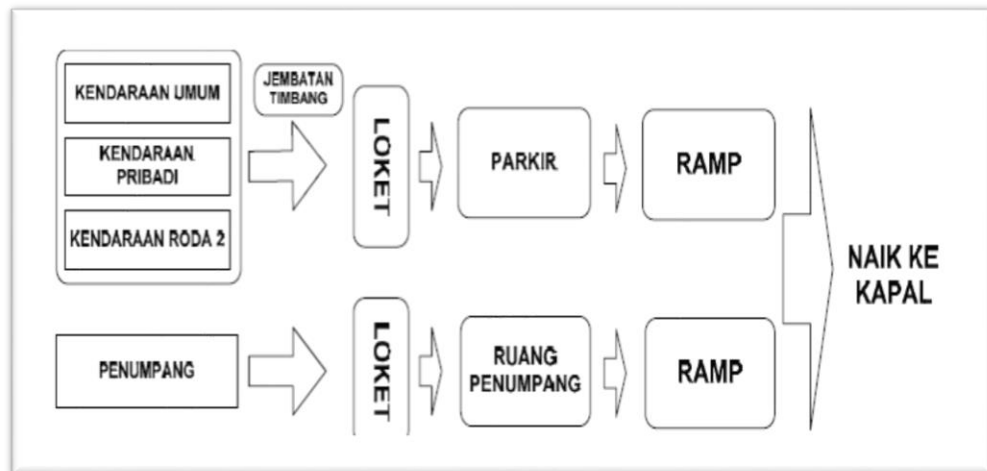
Gambar 5.22 Titik Pertemuan Kendaraan

Dari gambar diatas dapat diketahui masih banyak terjadinya crossing dan pertemuan kendaraan, salah satunya titik pertemuan keluar masuk parkir pengantar penjemput yang seharusnya hanya bisa digunakan untuk kendaraan masuk dan hanya untuk satu jalur ,tetapi pada gambar diatas masih adanya pertemuan dikarenakan gerbang keluar pelabuhan hanya dibuka pada saat bongkaran kendaraan dari kapal.

b. Analisa Pengaturan pola arus

Dengan mendapatkan kondisi pola arus kendaraan yang ada (kondisi *eksisting*) di pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian. Kondisi tersebut akan disesuaikan dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang pedoman teknis manajemen lalu lintas penyeberangan

Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang naik ke kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 yaitu:

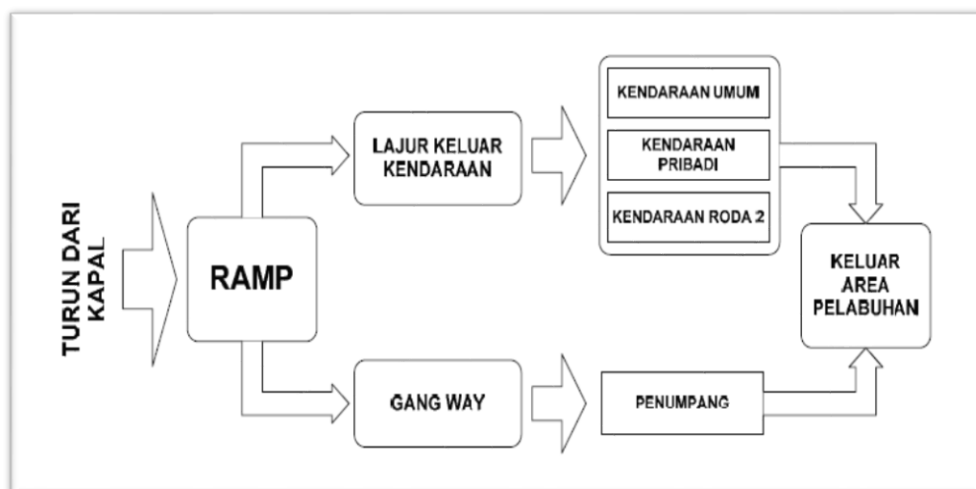


Gambar 5.23 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik Ke Kapal

Dari gambar 3.2 diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat turun dari kapal. Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut:

- Ramp: Setelah keluar dari kapal maka penumpang dan kendaraan di pisah melalui jalan yang telah ditentukan masing-masing.
- Jalur keluar kendaraan merupakan jalur yang telah ditentukan di pelabuhan, jalur tersebut sampai dengan pintu keluar pelabuhan.
- Gangway*: Merupakan jalur khusus penumpang yang telah ditentukan di pelabuhan, dimana *gangway* tersebut menuju keluar pelabuhan.

Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang turun dari kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 yaitu:



Gambar 5.24 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun Ke Kapal

Dari gambar 3.3 diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat naik ke kapal. Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut:

- g. Kendaraan masuk pintu pelabuhan melalui loket kendaraan masuk yang telah ditentukan.
- h. Penumpang yang berjalan kaki masuk pintu pelabuhan menuju loket penumpang yang telah ditentukan.
- i. Area parkir kendaraan, kendaraan setelah melewati loket kendaraan menuju ruang parkir sementara sebelum naik ke kapal.
- j. Ruang tunggu penumpang merupakan ruang tunggu seandainya penumpang memerlukan istirahat sebelum naik ke kapal
- k. *Ramp* untuk kendaraan, kendaraan yang menunggu di area parkir setelah mendapatkan perintah untuk naik ke kapal, maka kendaraan naik ke kapal melalui ramp.
- l. *Ramp* untuk penumpang, penumpang langsung menuju ke kapal melalui *ramp*.

Dari analisa yang telah dilakukan berdasarkan SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Pelabuhan Penyeberangan mengenai kedatangan dan keberangkatan untuk kendaraan maka dibuat pola arus lalu lintas yang sesuai dengan kondisi di lapangan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut :

POLA ARUS MASUK RENCANA DI PELABUHAN TANJUNG KALIAN



Gambar 5.25 Pola Arus Lalu Lintas Masuk Pelabuhan Untuk Kendaraan Setelah Pengaturan

POLA ARUS KELUAR RENCANA DI PELABUHAN TANJUNG KALIAN



Gambar 5.26 Pola Arus Lalu Lintas Keluar Pelabuhan Untuk Kendaraan Setelah Pengaturan

Dalam pemilihan sistem yang baru, ada alternatif pola pergerakan muatan yang diinginkan untuk Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian. yaitu dengan mengatur arah pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar di Pelabuhan, serta penetapan sistem zona demi ketertiban dan kenyamanan pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 5.27 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan Yang Diinginkan

Pola lalu lintas yang diinginkan yaitu dengan mengatur kembali jalur kendaraan yang keluar dari kapal. Dimana kendaraan yang keluar dari setiap dermaga diarahkan ke sebelah kiri sebagai jalur keluar sampai pintu keluar pelabuhan. Selain itu juga ditempatkan rambu petunjuk keluar pada jalur keluar kendaraan, dan menempatkan petugas untuk mengatur arus lalu lintas agar berjalan lebih tertib.

3. Analisa Fasilitas Pendukung Sterilisasi

Pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian saat ini belum mengoptimalkan penempatan rambu, marka jalan dan fasilitas yang digunakan untuk mendukung sistem sterilisasi. Masih ada rambu jalan yang salah dalam penempatan dan masih banyak fasilitas pendukung sterilisasi seperti papan petunjuk jalan, rambu petunjuk batas zona, rambu larangan parkir sembarangan yang belum dilengkapi, hal ini dapat membuat pengguna jasa kekurangan pemahaman dan petunjuk untuk mencapai tujuan didalam pelabuhan.

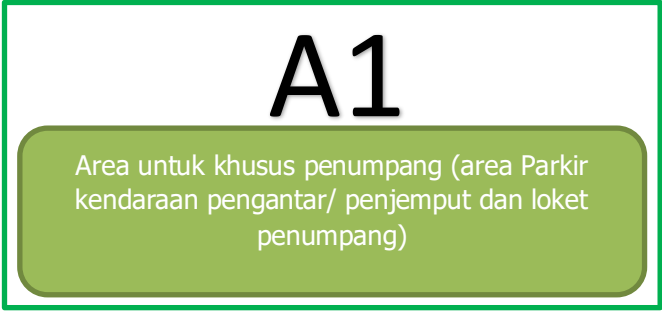


Gambar 5.28 Rambu petunjuk yang salah

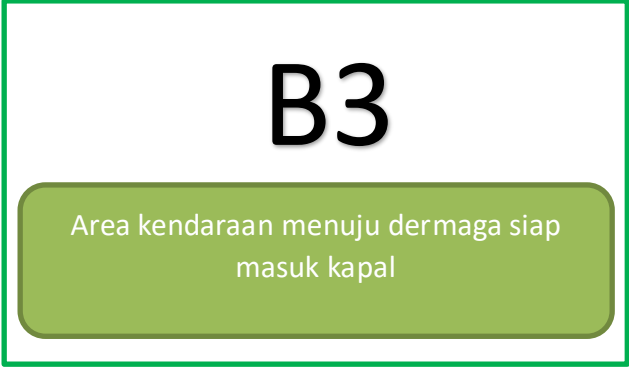

Dari gambar diatas maka jelas sekali belum optimalnya penempatan rambu petunjuk di pelabuhan Tanjung Kalian, karena kondisi saat ini loket penumpang kapal bergabung dengan pos pemeriksaan tiket sedangkan rambu pada gambar diatas mengarahkan ke gedung utama. Oleh karena itu perlu adanya penambahan dan penempatan rambu serta marka jalan serta penambahan fasilitas lain untuk mendukung sistem sterilisasi di pelabuhan Tanjung Kalian sehingga memudahkan pengguna jasa dalam mencapai tujuan.

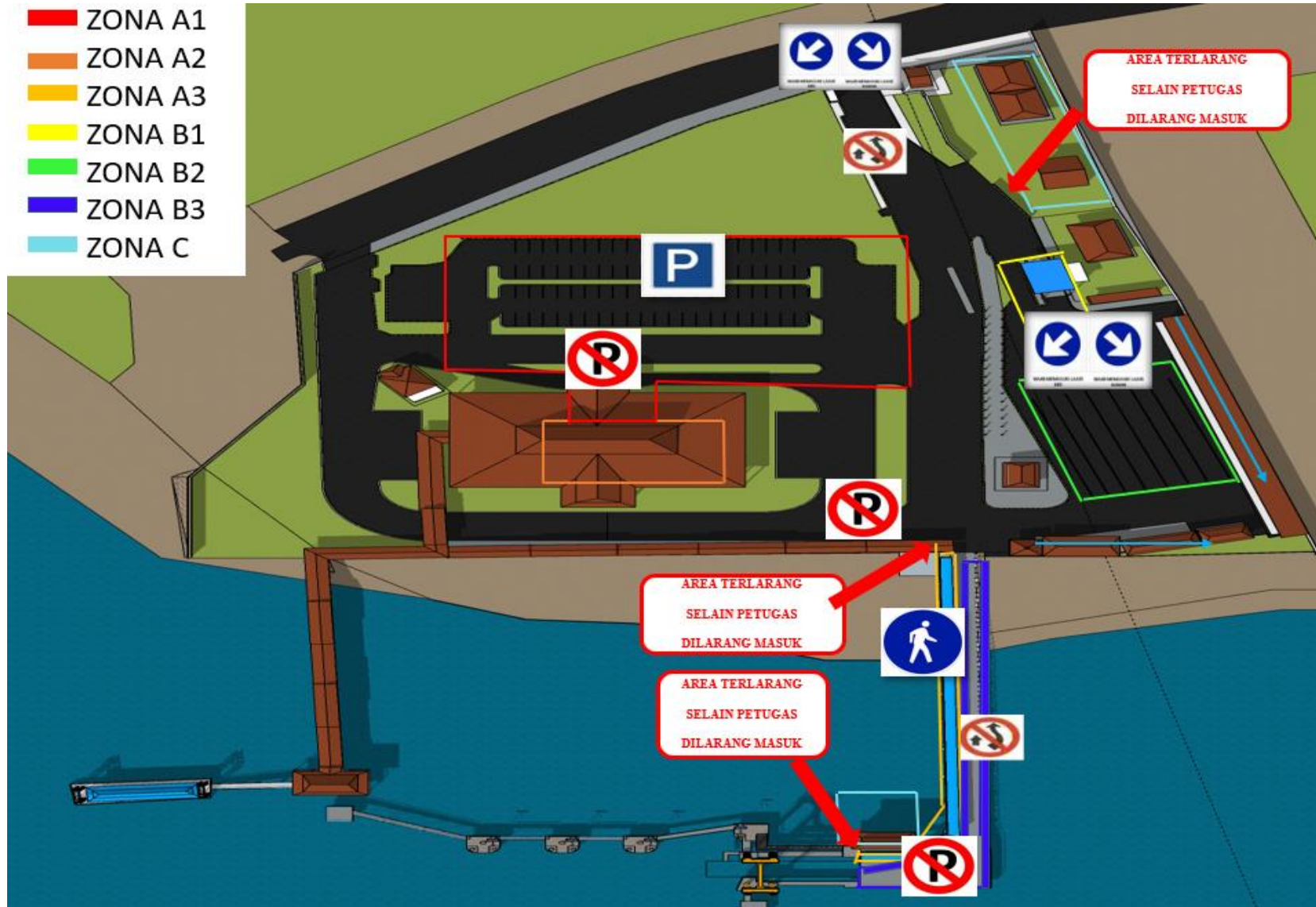
Pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian perlu adanya rambu zonasi untuk mendukung sterilisasi pelabuhan perzona dan agar teratur pola arus pergerakan orang dan kendaraan dalam pelabuhan. Penempatan penambahan rambu, marka jalan, dan rambu batas wilayah (zonasi) yang dibutuhkan di pelabuhan Tanjung Kalian seperti berikut :

Tabel 5.1 Perencanaan Rambu Zonasi di Pelabuhan Tanjung Kalian

No	Sistem Zona	Peletakkan Rambu
1		Rambu di letakkan pada area sebelum memasuki zona A1 yaitu pada menuju ke lapangan parkir pengantar/penjemput
No	Sistem Zona	Peletakkan Rambu

2	<p style="text-align: center;">A2</p> <p style="text-align: center;">Area Ruang tunggu khusus penumpang yang telah memiliki tiket</p>	<p>Rambu di letakkan pada area sebelum memasuki zona A2 yaitu pada pintu masuk ruang tunggu</p>
3	<p style="text-align: center;">A3</p> <p style="text-align: center;">Area gangway (tempat pemeriksaan tiket penumpang)</p>	<p>Rambu di letakkan pada area sebelum memasuki zona A3 yaitu pada jalan menuju ke <i>trestle</i> di jalur khusus penumpang</p>
4	<p style="text-align: center;">B1</p> <p style="text-align: center;">Area jembatan timbang dan tollgate kendaraan</p>	<p>Rambu di letakkan pada area sebelum memasuki zona B1 yaitu pada tollgate kendaraan dan Jembatan Timbang yang berada di beda tempat</p>
5	<p style="text-align: center;">B2</p> <p style="text-align: center;">Area parkir siap muat kendaraan (hanva kendaraan yang memiliki tiket)</p>	<p>Rambu di letakkan pada area parkir kendaraan siap muat bagi kendaraan roda dua maupun roda empat</p>

6	 <p>B3</p> <p>Area kendaraan menuju dermaga siap masuk kapal</p>	<p>Rambu di letakkan pada area pelabuhan untuk kendaraan yang siap masuk ke kapal</p>
7	 <p>C</p> <p>Area fasilitas vital (hanya boleh diakses oleh petugas)</p>	<p>Rambu diletakkan di area keamanan dan keselamatan fasilitas penting. Dilarang masuk kecuali petugas. Yaitu: Gardu listrik/genset, rumah MB, dan tempat bolder</p>



Gambar 5.29 Layout Rencana Pemasangan Rambu Di Pelabuhan

Keterangan :**Tabel 5.2** Penempatan Rambu di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

No	Jenis Rambu	Peletakan	Jenis Rambu	Jumlah yang Dibutuhkan	Fungsi
1.		Rambu ini diletakkan di depan pos pemeriksaan tiket dan awal masuk pelabuhan	Rambu Petunjuk	2 buah	Peringatan untuk kendaraan agar tidak untuk saling mendahului
2.		Rambu ini diletakkan di depan rumah genset, sekitar MB dan di depan pintu pos pemeriksaan tiket	Rambu Larangan	3 buah	Rambu tersebut berfungsi agar orang yang tidak berkepentingan tidak memasuki wilayah yang diletakkan rambu tersebut
3.		Rambu ini diletakkan di jalan menuju area pelabuhan, di depan Gedung utama, dan di sekitar pos pemeriksaan	Rambu Larangan	3 buah	Peringatan untuk penumpang yang memiliki kendaraan tidak parkir di sepanjang jalan yang diletakkan rambu tersebut

No	Jenis Rambu	Peletakan	Jenis Rambu	Jumlah yang Dibutuhkan	Fungsi
4.		Rambu diletakkan di area parkir penumpang pengantar/penjemput	Rambu Petunjuk	1 buah	Sebagai pemberitahuan untuk penumpang yang memiliki kendaraan harus memarkirkan kendaraan di area yang di tempatkan rambu tersebut.
5.		Diletakkan di jalur gangway depan pos pemeriksaan di jalur khusus penumpang	Rambu Petunjuk	1 buah	Pemberitahuan untuk penumpang yang melewati jalur khusus penumpang
6.		Diletakkan sebelum pintu masuk <i>Toll Gate</i> yang memisahkan jalur kendaraan .	Rambu Petunjuk	2 buah	Pemberitahuan untuk pengguna jasa bahwa jalur dua arah
Jumlah rambu yang harus dipasang				12 buah	

5.2 Usulan Pemecahan Masalah

Berdasarkan dari hasil analisa yang telah diperoleh, maka pemecahan masalah yang akan direkomendasikan adalah sebagai berikut:

1. Mengatur tata letak fasilitas darat sistem zonasi pada pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian sesuai dengan PM 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi di Pelabuhan Penyeberangan.
2. Agar pengaturan sistem tata letak fasilitas darat sistem zonasi wilayah ini berjalan dengan aman, tertib dan lancar perlu diberikan sosialisasi dan informasi kepada masyarakat tentang sistem zona wilayah yang dipergunakan untuk penumpang dan kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian sesuai SK Dirjen Perhubungan Darat No 242 tahun 2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen lalu lintas Penyeberangan.
3. Meningkatkan pelayanan dan kenyamanan kepada pengguna jasa dengan cara melakukan memisahkan loket penumpang dengan pos pemeriksaan dan loket kendaraan dengan pos timbangan kendaraan barang. Sehingga lebih steril dan teratur nya kegiatan operasional di pelabuhan.
4. Mensterilkan, mengatur dan menertibkan pengantar maupun penjemput penumpang, baik yang menggunakan kendaraan ataupun yang berjalan kaki sesuai dengan sistem zona yang berlaku.
5. Agar terciptanya kondisi lalu lintas yang aman, tertib, teratur dan lancar maka perlu dilakukan penataan ulang lajur kendaraan, penumpang dan lapangan parkir kendaraan siap muat maupun pengantar penjemput, sehingga kelancaran di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian teratur.
6. Mengatur penempatan rambu untuk meningkatkan pelayanan Pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian.
7. Membuka dan menempatkan petugas di gerbang keluar sehingga bisa dioperasikan tidak hanya pada saat bongkar kapal.
8. Membuatkan tollgate untuk tiket kendaraan dan penempatan loket penumpang sebelum ruang tunggu sehingga terciptanya kenyamanan bagi pengguna jasa.

5.3. Perbandingan Dan Manfaat Antara Sistem Yang Ada Dengan Kondisi Yang Direncanakan

Berikut merupakan perbandingan antara sistem sterilisasi dan pola arus kondisi eksisting dan kondisi yang direncanakan.

Tabel 5.3 Tabel Perbandingan dan Manfaat

Jenis Pengaturan	Kondisi Saat Ini	Kondisi yang direncanakan
Sistem Sterilisasi	Belum ada penerapan sistem sterilisasi di pelabuhan sehingga tidak ada pembatasan akses bagi penumpang pejalan kaki, pedagang asongan, kendaraan maupun orang yang tidak berkepentingan untuk masuk ke area pelabuhan.	Usulan penerapan sistem sterilisasi di pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan agar adanya pembatasan akses bagi penumpang pejalan kaki, pedagang asongan, kendaraan, petugas maupun orang yang tidak berkepentingan sehingga terciptanya pelabuhan penyeberangan yang aman, nyaman, tertib dan teratur.
Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan	Sering terjadinya pertemuan kendaraan yang akan masuk dengan kendaraan yang keluar pelabuhan, karena gerbang keluar dari pelabuhan hanya dibuka hanya pada saat kegiatan bongkar kapal. Terjadinya crossing antara kendaraan antar jemput dengan kendaraan bongkar karena jalur keluar kendaraan masih bergabung.	Perlu untuk membuka gerbang keluar tidak hanya pada saat proses bongkar kapal dan perlu adanya pengaturan dengan membedakan jalur kendaraan keluar dari kapal dengan kendaraan yang masuk pelabuhan sehingga lalu lintas di pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian menjadi lebih tertib
Fasilitas pendukung Sterilisasi	Belum adanya peralatan rambu dan marka jalan pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian, sehingga pengguna jasa sulit untuk mencapai tujuan didalam pelabuhan.	Perlu adanya penambahan rambu dan marka jalan di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian, sehingga pengguna jasa dapat dengan mudah mengakses dan memahami peraturan di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa permasalahan yang ada, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Sistem sterilisasi orang dan kendaraan yang masuk Pelabuhan pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian belum sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan karena masih banyak orang yang tidak berkepentingan, pedagang asongan dan kendaraan pengantar penjemput bebas memasuki zona zona terlarang, sehingga kondisi operasional di Pelabuhan ini belum berjalan dengan baik.
2. Pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian saat ini sesuai Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 242 Tahun 2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan, karena masih ada crossing antar kendaraan yang sangat mempengaruhi kelancaran dan keamanan arus lalu lintas di pelabuhan Tanjung Kalian.
3. Masih kurangnya peralatan rambu dan marka jalan pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian, sehingga pelayanan dan pemahaman mengenai peraturan di Pelabuhan Penyeberangan belum berjalan baik yang mengakibatkan pengguna jasa tidak dapat memahami pengaturan area atau batas zona yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian.

6.2 Saran

Adapun saran yang dapat diberikan dari permasalahan yang ada yaitu:

1. Perlu adanya penerapan sistem sterilisasi wilayah pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian dengan cara membagi wilayah perzona dan membatasi pergerakan orang serta kendaraan sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan.

2. Perlu adanya pengaturan ulang pola arus kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian sesuai dengan SK. Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 242 Tahun 2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.
3. Perlu adanya penambahan rambu dan penambahan personil petugas disetiap zona wilayah dan disesuaikan dengan kebutuhan untuk mempermudah pengguna jasa memahami kondisi yang ada dan batas zona di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian agar penerapan sistem sterilisasi dan pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan dapat berjalan dengan efektif dan optimal.