

**IMPLEMENTASI STANDAR FASILITAS POKOK DARATAN
PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN KENDARI PROVINSI
SULAWESI TENGGARA**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan Oleh :

SITI ZAHWA AULIA DEWI

NPT : 1804105

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD**

2021

**IMPLEMENTASI STANDAR FASILITAS POKOK DARATAN PADA
PELABUHAN PENYEBERANGAN KENDARI PROVINSI SULAWESI
TENGARA**

KERTAS KERJA WAJIB

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Ahli Madya
Pada Jurusan Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan
Penyeberangan**



Diajukan oleh:

NAMA: SITI ZAHWA AULIA DEWI

NPT: 1804105

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD**

2021

KERTAS KERJA WAJIB
IMPLEMENTASI STANDAR FASILITAS POKOK DARATAN PADA PELABUHAN
PENYEBERANGAN KENDARI PROVINSI SULAWESI TENGGARA

Disusun Oleh :

SITI ZAHWA AULIA DEWI

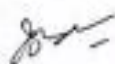

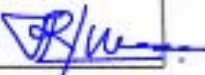
NPT :1804105

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada Tanggal 31 Agustus 2021

Dan dinyatakan telah lulus memenuhi syarat

Susunan Tim Penguji :

No	Nama Dosen	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Driaskoro Budi Sidharta, S.T, M.Sc. NIP. 19780513 200912 1 001	KETUA	
2.	Paulina M. Latuheru, S.SiT., M.M. NIP. 19780611 200812 2 001	ANGGOTA	
3.	Ir. Yunanda Raharjanto, M.T. NIP. 19810626 200604 1 001	ANGGOTA	

PALEMBANG, 31 Agustus 2021

KETUA PROGRAM STUDI
DIPLOMA III MTPD

BAMBANG SETIAWAN, S.T., M.T

NIP. 19730921 199703 1 002

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertandatangan di bawah ini dengan;

Nama : SITI ZAHWA AULIA DEWI
NPT : 18 04 105
Program Studi : D III LLASDP
Judul KKW : IMPLEMENTASI FASILITAS POKOK DARATAN PADA
PELABUHAN PENYEBERANGAN KENDARI PROVINSI
SULAWESI TENGGARA

Menyatakan dengan sesungguhnya-sungguhnya serta sebenarnya bahwa Kertas Kerja Wajib (KKW) penelitian saya serahkan melalui penelitian ini adalah benar-benar merupakan hasil karya sendiri.

Palembang, 31 Agustus 2021

Pembuat Pernyataan,

SITI ZAHWA AULIA DEWI

NPT. 18 04 105

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin

Puji syukur penulis hanturkan kehadiran ALLAH SWT yang telah memberikan limpahan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga dapat menyelesaikan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul **“IMPLEMENTASI FASILITAS POKOK DARATAN PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN KENDARI SULAWESI TENGGARA”** tepat pada waktunya.

KKW ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau Dan Penyeberangan. Disamping itu, penulisan KKW ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari Provinsi Sulawesi Tenggara, dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan KKW ini masih banyak terdapat kekurangan – kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki. Untuk itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun yang dapat digunakan sebagai bahan perbaikan demi kesempurnaan KKW ini.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan KKW ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Kedua Orang tua, kakak dan Keluarga yang selalu mendukung dan mendoakan
2. Bapak H. Irwan, S.H.,M.Pd.,M.Mar.E., selaku Direktur Politeknik Transportasi SDP Palembang.
3. Seluruh Dosen Pengajar dan Seluruh Pengasuh Taruna Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

4. Bapak Bambang Setiawan, ST, MT dan Ibu Dahlia Dewi Apriani, S.T.,M.T selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan.
5. Alumni yang ada di Sulawesi Tenggara yang telah banyak membantu kami selama PKL dan Kegiatan Magang.
6. Tim PKL Kendari yang telah saling membantu.
7. Rekan – rekan satu angkatan XXIX terima kasih atas ceritanya selama 3 tahun ini.
8. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kerta Kerja wajib ini.

Semoga Kertas Kerja Wajib ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya serta dapat digunakan dan dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik lagi dimasa yang akan datang.

Palembang, 31 Agustus 2021

Penulis,

SITI ZAHWA AULIA DEWI
NPT. 18 04 105

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN TENTANG KEASLIAN TUGAS AKHIR	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAK.....	xiii
LEMBAR BIMBINGAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Ruang Lingkup	6
BAB II LANDASAN TEORI	7
2.1 Landasan Hukum	7
2.2 Landasan Teori	13
BAB III METODE PENELITIAN	17
3.1 Alur Pikir	17
3.2 Metode Pengumpulan Data	18
3.3 Metode Analisa	24

BAB IV OBJEK PENELITIAN	28
4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian	28
4.2 Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.....	29
4.3 Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.	30
4.4 Instansi Pembina Transportasi.	35
4.5 Produktivitas Angkutan.	39
4.6 Jaringan Transportasi Penyeberangan.	40
BAB V ANALISA DAN PEMECAH MASALAH	41
5.1 Analisa Data Hasil Penelitian	41
5.2 Usulan Pemecahan Masalah.....	50
5.1 Perbandingan dan Manfaat antara Sistem dengan Kondisi yang Direncanakan.....	54
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	56
6.1 Kesimpulan	56
6.2 Saran	58
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR TABEL

		Halaman
Tabel 2.1	Lebar Tambahan Sesuai Dengan Keadaan Setempat.....	14
Tabel 3.1	Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari di Lintasan Penyeberangan Kendari-Langara	17
Tabel 3.2	Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari di Lintasan Kendari-Langara	18
Tabel 3.3	Fasilitas Perairan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari	19
Tabel 3.4	Fasilitas Daratan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari	19
Tabel 3.5	Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun terakhir Pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari-Langara	21
Tabel 3.6	Karakteristik KMP.Bahteramas	24
Tabel 4.1	Jadwal Kapal Pelabuhan Penyeberangan Kendari	34
Tabel 5.1	Data produktivitas Keberangkatan Penumpang Selama 15 Hari di Lintasan Kendari-Langara	42
Tabel 5.2	Data Produktivitas Kendaraan Selama 15 Hari	44
Tabel 5.3	Areal Lapangan Parkir Kondisi Sekarang dan Hasil Analisa	46
Tabel 5.4	Volume Pejalan Kaki Selama 3 Hari Survei	47
Tabel 5.5	Perbandingan Antara Kondisi Pelabuhan Sekarang dan Kondisi Pelabuhan Yang Direncanakan	54
Tabel 5.6	Penyesuaian antara PM 52 Tahun 2004 Dengan Kondisi Yang Ada Sekarang	57

DAFTAR GAMBAR

		Halaman
Gambar 3.1	Bagan Alir Penelitian	17
Gambar 3.2	Gambar KMP. Bahteramas	23
Gambar 4.1	Peta Sulawesi Tenggara	28
Gambar 4.2	Gambar KMP. Bahteramas	29
Gambar 4.3	Ruang Administrasi	30
Gambar 4.4	Loket	31
Gambar 4.5	Lapangan Parkir	31
Gambar 4.6	Ruang Tunggu	32
Gambar 4.7	Toilet	32
Gambar 4.8	Ruang Operator <i>Movable Bridge</i>	33
Gambar 4.9	Mushola	33
Gambar 4.10	Layout Pelabuhan Penyeberangan Kendari	35
Gambar 4.11	Peta Lintasan Provinsi Sulawesi Tenggara	40
Gambar 5.1	Kondisi Ruang Tunggu Rencana	51
Gambar 5.2	Kondisi Rencana Lapangan Parkir Siap Muat	51
Gambar 5.3	Kondisi Rencana Lapangan Parkir Pengantar Penjemput	52
Gambar 5.4	Kondisi Rencana <i>Gangway</i>	53
Gambar 5.5	Kondisi Rencana Jembatan Timbang	54

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Rumus Areal Gedung Terminal, Areal Parkir Pengantar Penjemput,
Areal Parkir Kendaraan Penyeberangan.....
- Lampiran 2 Perhitungan Lebar Trotoar
- Lampiran 3 Tata Cara Pengaturan Dan Pengendalian Kendaraan (penimbang
Kendaraan)

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Kendari merupakan pintu penyeberangan antara Kota Kendari dan Kabupaten Konawe Kepulauan, yang dikelola oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XVIII Provinsi Sulawesi Tenggara dan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara. Tujuan penelitian ini adalah:

1) Untuk mengetahui apa yang dimaksud dengan fasilitas daratan, 2) Mengetahui kondisi fasilitas pokok daratan saat ini sudah sesuai atau tidak dengan kebutuhan operasional. 3) Mengetahui fasilitas pokok daratan sesuai dengan ketentuan berdasarkan KM Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan.

Pada Kertas Kerja Wajib ini penulis menggunakan metode observasi, metode literatur berupa (kepustakaan) dan institusional dan juga metode analisa berupa analisa Lapangan Parkir Siap Muat dan Lapangan Parkir Pengantar Penjemput, Analisa Ruang Tunggu, Analisa Jembatan Timbang, serta Analisa Gangway.

Dari hasil analisa penulis di temukan pemecahan masalah seperti : 1) Ruang tunggu yang semula berukuran 60m² menjadi 396m², 2) Lapangan parkir siap muat dan lapangan parkir pengantar penjemput yang semula digabung dengan ukuran 1250m² menjadi 740,5m² untuk lapangan parkir siap muat dan 859,3m² untuk lapangan parkir pengantar/penjemput, 3) Perlu adanya pengadaan jembatan timbang agar tidak menyebabkan overload pada kapal, 4) Gangway yang semula dicadikan tempat penjualan, sekarang di perluas dan di berikan papan pengumuman seperti “khusus pejalan kaki”.

Kata Kunci : IMPLEMENTASI STANDAR FASILITAS POKOK DARATAN PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN KENDARI PROVINSI SULAWESI TENGGARA

BAB I



PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Oleh karena itu dalam pelaksanaannya harus diimbangi dengan pelayanan jasa yang baik. Pelayanan jasa yang baik meliputi sarana dan prasarana yang memadai, dan juga operasional pelabuhan yang baik.

Provinsi Sulawesi Tenggara merupakan provinsi dengan wilayah geografis kepulauan, sehingga terdapat angkutan sungai dan danau serta angkutan penyeberangan. Angkutan sungai dan danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau sedangkan angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

Kota Kendari terletak di jazirah Tenggara Pulau Sulawesi. Wilayah daratannya sebagian besar terdapat di daratan, mengelilingi Teluk Kendari dan terdapat satu pulau, yaitu Pulau Bungkutoko, secara geografis terletak di bagian selatan garis khatulistiwa, berada di antara 3°54'30" - 4°3'11" Lintang Selatan dan 122°23' - 122°39' Bujur Timur. Kota Kendari memiliki luas ± 295,89 km² atau 0,70 persen dari luas daratan Provinsi Sulawesi Tenggara, merupakan dataran yang berbukit dan dilewati oleh sungai-sungai yang bermuara ke Teluk Kendari sehingga teluk ini kaya akan hasil lautnya.

Pelabuhan Penyeberangan Kendari merupakan pintu penyeberangan antara Kota Kendari dan Kabupaten Konawe Kepulauan. Pelabuhan yang melayani lintasan Kendari - Langara ini merupakan pelabuhan penyeberangan perintis yang terletak di Kota Kendari Provinsi Sulawesi Tenggara. Dalam pengoperasiannya, lintasan Kendari - Langara dilayani 1 (satu) kapal Ro-Ro yang diusahakan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Baubau yakni KMP. Bahteramas serta kapal kayu yang merupakan kapal pelayaran rakyat. Adapun perairan yang memisahkan Pelabuhan Penyeberangan Kendari dan Langara ini mempunyai jarak 30 mil laut dan dapat ditempuh dalam waktu 3 jam. Maka dari itu dibutuhkan fasilitas yang lengkap dan memadai untuk menunjang kelancaran di Pelabuhan.

Tetapi pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari masih terdapat fasilitas pokok daratan yang belum memadai serta penggunaannya yang belum optimal. Seperti :

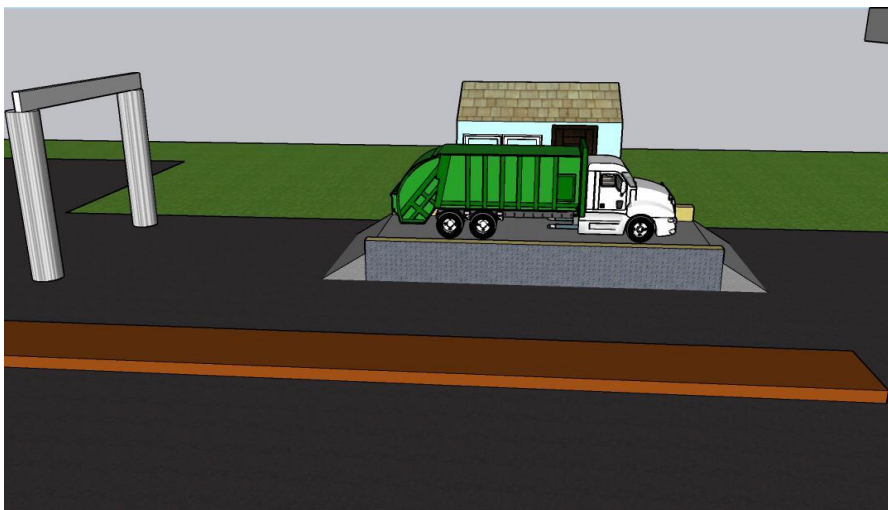
fasilitas ruang tunggu, dimana pada ruang tunggu penumpang tidak dipergunakan secara optimal dikarenakan ruang tunggu yang tidak terawat yang mengakibatkan penumpang tidak menggunakan ruang tunggu tersebut serta kurangnya fasilitas seperti *box charging*(pengisi daya), tv, Pendingin Ruangan



Gangway yang merupakan sebuah jalan khusus penumpang yang berfungsi untuk memisahkan jalan masuk kapal antara kendaraan dan penumpang perjalanan kaki tapi pada pelabuhan Kendari belum dapat memisahkan antara pejalan kaki dan kendaraan karena keadaan *gangway* digunakan sebagai tempat jualan atau mata pencaharian.



Belum tersedianya fasilitas jembatan timbang di Pelabuhan Penyeberangan Kendari sehingga banyak kendaraan yang muatan dan tingginya berlebih dapat masuk kedalam kapal. Hal tersebut akan menimbulkan masalah ketika kendaraan akan masuk ke kapal apabila tinggi kendaraan tidak sesuai dengan tinggi cardeck kapal.



Serta masih bergabungnya lapangan siap muat dengan lapangan pengantar penjemput karena tidak adanya rambu pembatas antara kendaraan yang akan menyeberang.



Berdasarkan dari latar belakang dan hasil Praktek Kerja Lapangan diatas maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini mengambil judul “IMPLEMENTASI STANDAR FASILITAS POKOK DARATAN PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN KENDARI PROVINSI SULAWESI TENGGARA”

1.2 Rumusan Masalah

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib ini tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka dibuat suatu perumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah fasilitas pokok daratan di pelabuhan penyeberangan Kendari saat ini sudah dapat memenuhi kebutuhan operasional?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan agar fasilitas pokok daratan sesuai dengan KM Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui kondisi fasilitas pokok daratan saat ini sudah sesuai atau tidak dengan kebutuhan operasional.
2. Mengetahui fasilitas pokok daratan sesuai dengan ketentuan berdasarkan KM Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan.

1.4 Manfaat Penelitian

a. Manfaat Bagi Taruna

1. Salah satu syarat dalam memenuhi tugas akhir Kertas Kerja Wajib.
2. Melihat secara langsung kegiatan yang di lakukan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari
3. Meningkatkan wawasan berpikir dan pengalaman dalam pengelolaan angkutan penyeberangan.
4. Mengaplikasikan ilmu yang telah di peroleh selama mengikuti Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

b. Manfaat Bagi Instansi

Memberikan usulan dan pemecahan masalah yang ada saat ini, sehingga dapat meningkatkan pelayanan untuk pengguna jasa di Pelabuhan Penyeberangan Kendari.

c. Bagi Lembaga Pendidikan

1. Menjadi panduan pendidikan guna kemajuan terhadap pembelajaran.
2. Memperkenalkan kepada masyarakat adanya pendidikan dengan bidang Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan.

1.5 Ruang Lingkup

Agar permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini tidak jauh menyimpang dan meluas dari judul yang telah diangkat maka diberi batasan-batasan pembahasan dalam ruang lingkup penelitian yaitu:

- a. Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2021
- b. Masalah yang akan dibahas hanya mengenai fasilitas pokok daratan yang meliputi fasilitas Ruang Tunggu, *Gangway*, Lapangan Parkir Siap Muat dan Pengantar Penjemput serta Jembatan Timbang yang belum tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Kendari.

BAB II



LANDASAN TEORI

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

Penelitian yang dilakukan pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari memerlukan dasar hukum yang jelas. Adapun dasar hukum tersebut adalah :

2.1.1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran :

- a. 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 barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
- b. 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.
- c. Pasal 1 Ayat 36 : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- d. Pasal 22 Ayat 1 : Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan atau jaringan

jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau kendaraan beserta muatannya.

2.1.2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan :

- a. Pasal 2 Ayat 1 : Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.
- b. Pasal 2 Ayat 2 : Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan.
- c. Pasal 2 Ayat 3 : Setiap kendaraan beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui:
 - a. dimensi (tinggi); dan
 - b. berat kendaraan.
- d. Pasal 2 Ayat 4 : Setiap kendaraan yang mengangkut barang berbahaya wajib melaporkan kepada Operator Pelabuhan.
- e. Pasal 3 Ayat 3 : Berat kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh melebihi kapasitas dermaga.
- f. Pasal 6 : Untuk kelancaran pengaturan dan pengendalian kendaraan yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan, operator pelabuhan penyeberangan harus menyediakan jalur khusus untuk mengeluarkan kendaraan dari pelabuhan penyeberangan terhadap kendaraan beserta muatannya yang memiliki dimensi (tinggi) dan/atau berat yang tidak sesuai dengan peraturan menteri ini.

2.1.3 PM 27 Tahun 2016 Pasal 3 ayat (2) ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya tidak boleh melebihi 4,2 m yang disesuaikan dengan tinggi minimal geladak kapal.

2.1.4 Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.2681 / AP.005 / DRJD / 2006 Tentang Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan pada pasal 5:

- a. Pelayanan pelabuhan penyeberangan dapat dilakukan apabila fasilitas pelabuhan penyeberangan telah siap untuk dioperasikan.
- b. Fasilitas pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) terdiri dari :
 - 1) Fasilitas daratan;
 - 2) Fasilitas perairan.
- c. Prosedur Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Pasal 14
 - 1) Pelayanan pelabuhan penyeberangan untuk kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 huruf b, diatur sebagai berikut :
 - a) kendaraan penumpang;
 - b) kendaraan barang;
 - c) kendaraan angkutan alat berat.
 - 2) Pelayanan untuk kendaraan penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a meliputi :
 - a) pengaturan arus kedatangan kendaraan;
 - b) penjualan tiket di loket;
 - c) pengaturan di area parkir;
 - d) pengaturan masuk ke kapal.
 - 3) Pelayanan untuk kendaraan barang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b meliputi :
 - a) pengaturan arus kedatangan kendaraan;
 - b) penimbangan kendaraan serta muatan;
 - c) penjualan tiket di loket;
 - d) pengaturan di area parkir;
 - e) pengaturan masuk ke kapal.
 - 4) Pelayanan untuk kendaraan angkutan alat berat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b meliputi :
 - a) pembatasan berat maksimum yang tidak melebihi kemampuan MB dan cardeck kapal;

- b) pengaturan arus kedatangan kendaraan;
 - c) penimbangan kendaraan serta muatan;
 - d) penjualan tiket di loket;
 - e) pengaturan di area parkir;
 - f) pengaturan dan pengamanan masuk ke kapal
- d. Fasilitas perairan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b terdiri dari:
- 1) Fasilitas pokok, meliputi:
 - a) alur pelayaran;
 - b) fasilitas sandar kapal;
 - c) fasilitas bongkar muat;
 - d) perairan tempat labuh;
 - e) kolam pelabuhan.
 - 2) Fasilitas penunjang, meliputi:
 - a) perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang;
 - b) perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal;
 - c) perairan tempat uji coba kapal (percobaan berlayar);
 - d) perairan untuk keperluan darurat;
 - e) perairan untuk kapal pemerintah.

2.1.5 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan :

a. Pasal 1 ayat 1

Pelabuhan Penyeberangan adalah Pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan. Pelabuhan Penyeberangan itu sendiri 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.

b. Pasal 6 ayat 5

Rencana penentuan lahan daratan disusun untuk penyediaan kegiatan:

- 1) Fasilitas pokok, antara lain:
 - a) Terminal penumpang
 - b) Penimbang kendaraan bermuatan
 - c) Jalan penumpang keluar/ masuk kapal (*gangway*)
 - d) Perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa
 - e) Fasilitas penyimpanan bahan bakar (*bunker*)
 - f) Instalasi air, listrik dan telekomunikasi
 - g) Akses jalan dan/ atau kereta api
 - h) Fasilitas pemadam kebakaran
 - i) Tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal
- 2) Fasilitas penunjang, antara lain:
 - a) Kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan
 - b) Tempat penampungan limbah
 - c) Fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan
 - d) Areal pengembangan pelabuhan Fasilitas umum.
 - e) Fasilitas umum lainnya(peribadatan,taman,jalur hijau dan kesehatan).

Adapun perhitungan yang terdapat pada lampiran Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan ini yaitu mengenai analisa untuk :

- 1) Kebutuhan luasan lapangan parkir kendaraan pengantar penjemput yaitu sebagai berikut :

$$A' = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z \cdot 1/n^2 \dots\dots\dots(2.1)$$

Keterangan :

A' = Luas total areal parkir untuk kendaraan Antar/Jemput

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu kendaraan.

n_1 = Jumlah penumpang dalam satu kapal.

n_2 = Jumlah penumpang dalam satu kendaraan.

= (Rata – rata 8 Orang / kendaraan)

N = Jumlah kapal Datang/Berangkat pada saat Bersamaan

x = Rata - rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio konsentrasi (1,0-1,6)

z = Rata-rata Pemanfaatan (1,0 : seluruh penumpang meninggalkan terminal dengan kendaraan)

2) Kebutuhan Gedung Terminal yaitu sebagai berikut :

a) Ruang Tunggu

$$A_1 = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y \dots\dots\dots(2.2)$$

Dimana :

A_1 = Luas ruang tunggu (m^2)

A = luas areal yang dibutuhkan untuk satu orang (diambil 1,2 m^2 /orang)

n = Jumlah penumpang dalam satu kapal

N = Jumlah kapal yang Datang/Berangkat Pada saat yang Bersamaan

X = Rasio konsentrasi (1,0-1,6)

Y = Rata-rata Fruktuasi (1,2)

b) Ruang Kantor (A_2)

$$A_2 = (15\% \cdot A_1) \quad .$$

c) Ruang Kantin (A_3)

$$A_3 = (15\% \cdot A_1)$$

d) Ruang Lain – lain (A_4)

$$A_4 = \{25\% (A_1 + A_2 + A_3)\}$$

e) Ruang Publik (A_5)

$$A_5 = 10\% (A_1 + A_2 + A_3 + A_4)$$

Sehingga luas total areal gedung terminal (m^2) :

$$A = A1 + A2 + A3 + A4 + A5$$

3) Kebutuhan parkir siap muat yaitu sebagai berikut :

$$A = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y \dots\dots\dots(2.3)$$

Keterangan :

A = Luas Total Areal Parkir Untuk Kendaraan Menyeberang.

a = Luas Areal yang dibutuhkan untuk satu unit kendaraan:

truk 8 ton = 60 m²

truk 4 ton = 45 m²

truk 2 ton = 25 m²

Kendaraan Penumpang = 25 m²

n = Jumlah kendaraan dalam satu kapal

N = Jumlah kapal Datang/Berangkat Pada Saat Bersamaan.

X = Rata – rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio Konsentrasi (1,0-1,6)

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Transportasi

Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau 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 (Miro, 2010:4).

2.2.2 Pelabuhan

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 (Abubakar dkk, 2013:114).

2.2.3 Lapangan Parkir

Lapangan parkir merupakan sarana parkir untuk menampung kendaraan sebelum naik kapal ke atau menampung kendaraan baik untuk istirahat, menunggu proses administrasi (*ticketing*) maupun menunggu giliran untuk boarding ke dalam kapal (Abubakar dkk, 2013)

2.2.4 Kapal penyeberangan

Kapal Penyeberangan sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri (Abubakar dkk, 2013:29).

2.2.5 Fasilitas Pelabuhan

Terdapat beberapa jenis fasilitas pelabuhan pada sisi darat.

a. Fasilitas pokok, meliputi :

1) Terminal penumpang

Terminal penumpang merupakan bangunan gedung sebagai tempat untuk ruang tunggu penumpang sebelum diperkenankan memasuki kapal.

2) Penimbang kendaraan bermuatan

Jembatan timbang sebagai tempat untuk menimbang kendaraan beserta muatannya dalam rangka keselamatan fasilitas pelabuhan dan pelayaran.

3) *Gangway* (jalan penumpang keluar/masuk kapal)

Gangway sebagai tempat untuk memisahkan akses penumpang dan akses kendaraan dengan menggunakan jalan/jembatan yang diberi pagar yang langsung menyambung pada dek kapal sehingga melancarkan system transportasi di pelabuhan.

4) *Bunker* (Fasilitas penyimpanan bahan bakar)

Bunker sebagai tempat untuk menyimpan dan menyediakan bahan bakar kapal.

5) Instalasi air, listrik dan telekomunikasi :

a) Instalasi air untuk menyediakan air bersih yang digunakan untuk keperluan kapal.

b) Instalasi listrik untuk memasok tenaga listrik guna mendukung kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

c) Telekomunikasi untuk memudahkan komunikasi internal dan eksternal pelabuhan.

6) Fasilitas pemadam kebakaran

Fasilitas pemadam kebakaran adalah fasilitas untuk menanggulangi bahaya kebakaran yang dapat berupa *hydrant*, tabung kebakaran, alat pendeteksi kebakaran, dan unit mobil pemadam kebakaran.

7) Tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal (Lapangan parkir siap muat)

Lapangan parkir siap muat merupakan sarana parkir untuk menampung kendaraan sebelum naik ke kapal atau menampung kendaraan baik untuk istirahat, menunggu proses administrasi (*ticketing*) maupun menunggu giliran untuk *boarding* ke kapal.

b. Fasilitas penunjang, meliputi :

1) Kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan.

2) Tempat penampungan limbah.

3) Fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan.

4) Areal pengembangan pelabuhan

5) Fasilitas umum lainnya (Peribadatan, taman, jalur hijau, dan kesehatan) untuk memenuhi kebutuhan penumpang. (Abubakar dkk, 2013:135)

2.2.6 Jembatan Timbang

Jembatan timbang sebagai tempat untuk menimbang kendaraan beserta muatannya dalam rangka keselamatan fasilitas pelabuhan dan pelayaran. (Abubakar dkk, 2013:135)

2.2.7 Gangway

Gangway sebagai tempat untuk memisahkan akses penumpang dan akses kendaraan dengan menggunakan jalan/jembatan yang diberi pagar yang

langsung menyambung pada dek kapal sehingga melancarkan sistem transportasi di pelabuhan. (Abubakar dkk, 2010)

2.2.8 Implementasi mengacu pada tindakan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan. Dampak nyata keputusan baik yang dikehendaki maupun tidak. Dampak keputusan sebagaimana yang diharapkan instansi pelaksan (mulyadi, 2015:12)

2.2.9 Kebutuhan Jalan Penumpang

Berdasarkan Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 tentang Pemberlakuan 4 (Empat) Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan. Salah satunya menurut Surat Keputusan Direktorat Jenderal Bina Marga No.007/T/BNKT/1990 tentang petunjuk perencanaan trotoar, lebar trotoar direncanakan menggunakan lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat dilihat pada tabel 2.1 sebagai berikut :

Lebar trotoar dihitung menggunakan rumus sebagai berikut :

$$W = (V/35) + N$$

Dimana:

W = Lebar jalur pejalan kaki (meter)

V = Volume pejalan kaki (orang/menit/meter)

N = Lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat

Tabel 2.1 Lebar Tambahan Sesuai Dengan Keadaan Setempat

N (meter)	Keadaan
1,5	Jalan di daerah pasar
1	Jalan di daerah perbelanjaan bukan pasar
0,5	Jalan di daerah lain

Sumber : Surat Keputusan Direktorat Jenderal Bina Marga No.007/T/BNKT/19

Menurut Direktorat Jenderal Bina Marga No.007/T/BNKT/1990 tentang petunjuk perencanaan trotoar bahwa untuk menentukan tinggi bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas trotoar tidak kurang dari satu meter dari permukaan.

BAB III

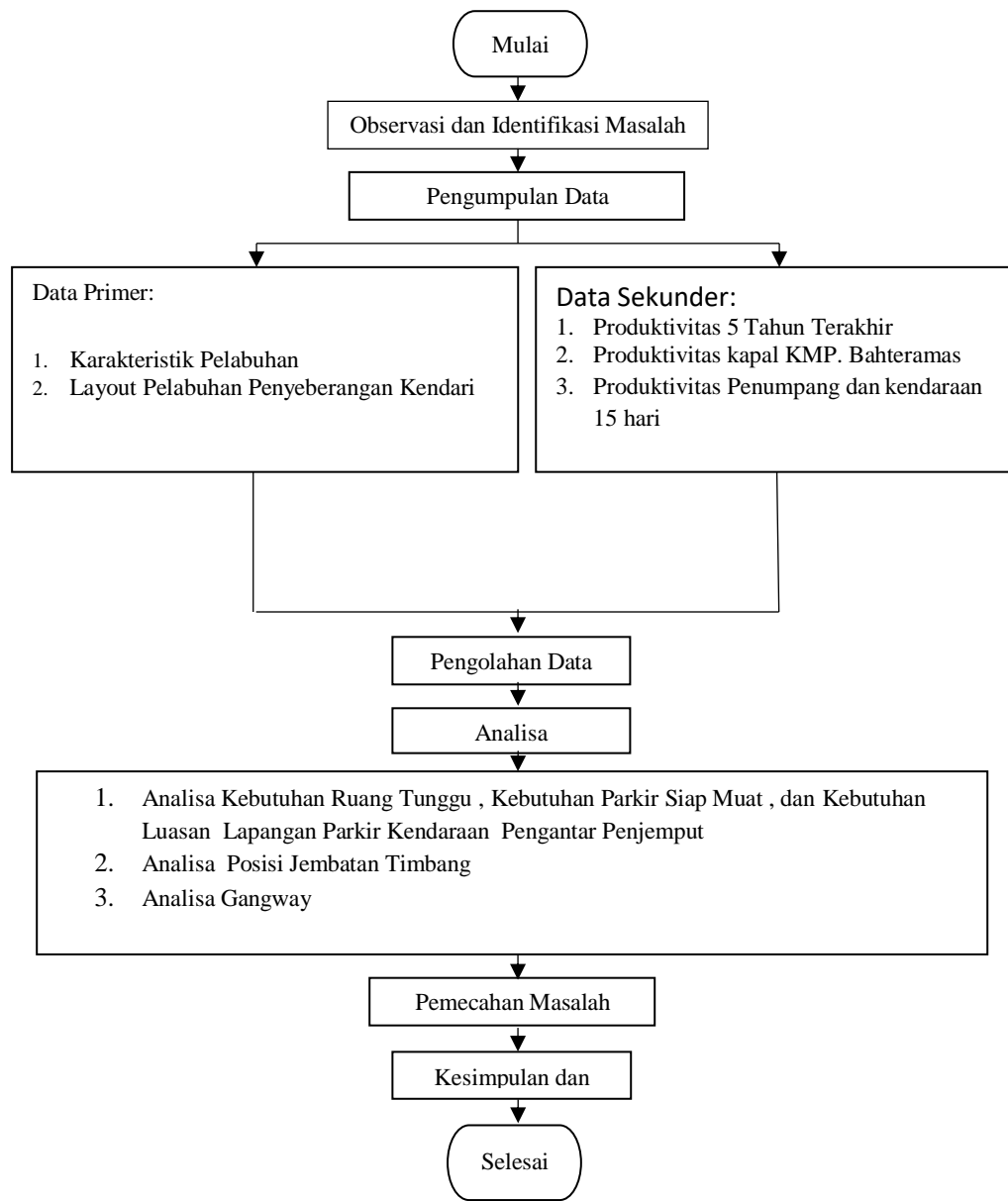


METODE PENELITIAN

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Alur Pikir

Bagan alur pemikiran dalam proses penelitian sampai selesai dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

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

Metode Observasi adalah cara mengumpulkan data dengan melakukan pengamatan secara langsung sesuai dengan kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu kondisi kegiatan operasional fasilitas yang ada pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari. Kegiatan yang dilaksanakan yaitu :

1) Pencatatan Penumpang dan Kendaraan.

Pada pengumpulan data ini, dilakukan survei produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan selama 15 hari.

Produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan dapat dilihat pada table 3.1.

Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan dapat dilihat pada table 3.2

Tabel 3.1 Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari di Lintasan Penyeberangan Kendari-Langara

No.	Tanggal	KEDATANGAN											
		PNP	Kendaraan Golongan										
			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VI II
1	9 Maret 2021	135	-	31	-	3	-	-	-	-	-	-	-
2	10 Maret 2021	300	-	96	-	8	-	-	-	-	-	-	-
3	11 Maret 2021	168	-	52	-	6	-	-	-	-	-	-	-
4	12 Maret 2021	150	-	29	-	12	-	-	-	-	-	-	-
5	13 Maret 2021	100	-	19	-	5	-	-	-	-	-	-	-
6	14 Maret 2021	236	-	53	-	6	-	-	-	-	-	-	-
7	15 Maret 2021	140	-	35	-	3	-	-	-	-	-	-	-
8	16 Maret 2021	156	-	40	-	10	-	-	-	-	-	-	-
9	17 Maret 2021	100	-	30	-	5	-	-	-	-	-	-	-
10	18 Maret 2021	251	-	74	-	15	-	-	-	-	-	-	-
11	19 Maret 2021	200	-	50	-	6	-	-	-	-	-	-	-
12	20 Maret 2021	200	-	50	-	11	-	-	-	-	-	-	-
13	21 Maret 2021	215	-	50	-	11	-	-	-	-	-	-	-
14	22 Maret 2021	150	-	40	-	3	-	-	-	-	-	-	-
15	23 Maret 2021	126	-	57	-	5	-	-	-	-	-	-	-

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang Baubau, 2021

Tabel 3.2 Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari di Lintasan Kendari-Langara

No.	Tanggal	KEBERANGKATAN											
		PNP	Kendaraan Golongan										
			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII
1	9 Maret 2021	264	-	59	-	4	-	-	-	-	-	-	-
2	10 Maret 2021	104	-	38	-	5	-	-	-	-	-	-	-
3	11 Maret 2021	232	-	49	-	9	-	-	-	-	-	-	-
4	12 Maret 2021	110	-	28	-	3	-	-	-	-	-	-	-
5	13 Maret 2021	220	-	54	-	8	-	-	-	-	-	-	-
6	14 Maret 2021	245	-	77	-	7	-	-	-	-	-	-	-
7	15 Maret 2021	291	-	68	-	11	-	-	-	-	-	-	-
8	16 Maret 2021	153	-	32	-	6	-	-	-	-	-	-	-
9	17 Maret 2021	300	-	66	-	13	-	-	-	-	-	-	-
10	18 Maret 2021	200	-	37	-	5	-	-	-	-	-	-	-
11	19 Maret 2021	250	-	63	-	11	-	-	-	-	-	-	-
12	20 Maret 2021	108	-	28	-	3	-	-	-	-	-	-	-
13	21 Maret 2021	388	-	82	-	11	-	-	-	-	-	-	-
14	22 Maret 2021	178	-	40	-	7	-	-	-	-	-	-	-
15	23 Maret 2021	230	-	54	-	8	-	-	-	-	-	-	-

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang Baubau, 2021

2) Pengukuran

Pengukuran terhadap dimensi fasilitas darat Pelabuhan Penyeberangan Kendari.

Berikut Fasilitas daratan yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari.

Tabel 3.3 Fasilitas Perairan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari

No	Jenis Fasilitas	Dimensi	Satuan	Kondisi
1.	Dermaga MB/Hidrolik	1	Unit	Rusak
2.	Rumah MB	6	m ²	Rusak
3.	Bolder	4	Unit	Cukup Baik
4.	Cat Walk	25	M	Rusak
5.	Fender	4	Unit	Rusak
6.	Pelengsengan	1	Unit	Cukup Baik

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Baubau, 2020

Tabel 3.4 Fasilitas Daratan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari

No	Jenis	Dimensi(m)		Luas (m ²)	Keterangan
		Panjang	Lebar		
1.	Loket Pnp dan Kendaraan	2,5	1,5	3,75	1 Buah
2.	Lap.Parkir	25	50	1250	2 Buah
3	Musholla	1,5	2,5	25	1 Buah
4.	Pas Masuk	1,5	1	1,5	1 Buah
5.	Kantin	3,225	3	9,75	6 Buah
6.	Ruang Tunggu Penumpang	8	7,5	60	1 Buah
7.	Toilet	5	4	20	3 Buah

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Baubau, 2020

3.2.2. Data Sekunder

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

a. Metode Literatur (kepustakaan)

Dalam penelitian ini digunakan buku-buku yang ada di Perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang yang terkait dalam penelitian ini.

b. Metode Institusional

Metode ini berkaitan dengan data-data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait dalam penelitian ini. Data-data yang dikumpulkan dari berbagai macam instansi yang terkait dengan penelitian, yaitu :

- 1) Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara
- 2) Kantor PT.ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang BauBau
- 3) Badan Pusat Statistik Sulawesi Tenggara

Adapun data yang didapat yakni data produktivitas 5 tahun terakhir dan layout Pelabuhan Penyeberangan Kendari dapat dilihat sebagai berikut:

1) Data Produktivitas 5 Tahun Terakhir

Produktivitas Pelabuhan selama 5 tahun terakhir pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari dapat dilihat pada table 3.5.

Tabel 3.5 Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun terakhir Pada Pelabuhan Penyberangan Kendari-Langara

No	Tahun	Produktivitas												
		PNP		Kendaraan Gol.										
		D	A	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII
1	2016	71.294	1.848	-	19.063	5	1.373	-	-	785	-	18	17	26
2	2017	118.147	2.537	-	25.656	2	1.668	-	-	765	-	21	34	35
3	2018	144.672	2.256	6	33.199	-	2.111	-	-	803	-	112	35	28
4	2019	123.376	1.649	7	35.053	2	2.427	-	-	678	-	63	77	38
5	2020	120.214	2.574	24	29.570	2	2.233	-	-	451	-	60	24	22
Jumlah		577.703	10.864	37	142.541	11	9.812	-	-	3.482	-	274	187	149
Rata-Rata		115.540	2.172	8	28.508	2	1.962			696		55	37	30

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Baubau, 2020

2) Produktivitas kapal KMP. Bahteramas



Gambar 3.1 Gambar KMP.Bahteramas

Tabel 3.6 Karakteristik KMP. Bahteramas

Uraian	Kegiatan
Nama Kapal	KMP. Bahteramas
Tempat Pembuatan/galangan	PT. Mariana Bahagia Palembang
Tahun Pembuatan	2008
Lintasan	Kendari-Langara
Tipe Kapal	Ferry Ro-Ro
Ukuran Utama	
Panjang Seluruh (LOA)	45,50 Meter
Panjang (LBP)	40,15 Meter
Lebar(B)	12,60 Meter
Dalam (D)	3,20 Meter
Sarat Air (d)	2,15 Meter
GRT/NT	628GT – 189 NT
Kapasitas Muat	
Pintu Rampa Haluan	Panjang: 6 Meter Lebar: 4 Meter
Pintu Rampa Buritan	Panjang: 6 Meter Lebar: 4 Meter
Car Deck	
Tinggi Car Deck Haluan	3,50 Meter
Tinggi Car Deck Buritan	3,50 Meter

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Baubau, 2020

3.3 Metode Analisa

Metode analisa bertujuan untuk memudahkan di dalam penulisan serta mempermudah penganalisa penelitian. Analisa data dapat dilakukan dengan metode sebagai berikut.

3.3.1 Analisa (Lapangan Parkir Siap Muat, Pengantar-Penjemput, Kebutuhan Ruang Tunggu)

Berdasarkan analisa perhitungan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan dan Peraturan Menteri Nomor 103 tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan Yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan.

a. Kebutuhan Gedung Terminal yaitu sebagai berikut :

a) Ruang Tunggu

$$A_1 = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y \dots\dots\dots(3.1)$$

Dimana :

A_1 = Luas ruang tunggu (m^2)

A = luas areal yang dibutuhkan untuk satu orang (diambil 1,2 m^2 /orang)

n = Jumlah penumpang dalam satu kapal

N = Jumlah kapal yang Datang/Berangkat Pada saat yang Bersamaan

X = Rasio konsentrasi (1,0-1,6)

Y = Rata-rata Fruktuasi (1,2)

b. Lapangan Parkir Pengantar-Penjemput dan Siap Muat.

Untuk menghitung luas lapangan parkir kendaraan siap muat dapat menggunakan rumus :

$$A = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y \dots\dots\dots(3.3)$$

Keterangan :

A = Luas total area parkir untuk kendaraan menyeberang

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu unit kendaraan (m^2)

Truk 4 ton = 45 m^2

Truk 2 ton = 25 m^2

n = Jumlah kendaran dalam satu kapal

N = Jumlah kapal datang / berangkat pada saat bersamaan

x = Rata-rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio konsentrasi (1,0-1,6)

Luasan lapangan parkir kendaraan pengantar penjemput yaitu sebagai berikut :

$$A' = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z \cdot 1/n^2 \dots \dots \dots (3.4)$$

Keterangan :

A' = Luas total areal parkir untuk kendaraan Antar/Jemput

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu kendaraan.

n_1 = Jumlah penumpang dalam satu kapal.

n_2 = Jumlah penumpang dalam satu kendaraan.

= (Rata – rata 8 Orang / kendaraan)

N = Jumlah kapal Datang/Berangkat pada saat Bersamaan

x = Rata - rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio konsentrasi (1,0-1,6)

z = Rata-rata Pemanfaatan (1,0 : seluruh penumpang meninggalkan terminal dengan kendaraan)

3.3.3. Analisa Posisi Penempatan Jembatan Timbang

Untuk mengetahui posisi penempatan jembatan timbang menggunakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan bahwa setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas jembatan timbang. Berikut langkah – langkah mengetahui posisi penempatan jembatan timbang yaitu :

- a. Melakukan pengamatan secara langsung fasilitas – fasilitas daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Kendari berupa jembatan timbang.
- b. Memasukkan data hasil pengamatan tersebut sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan

Penyeberangan bahwa setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas jembatan timbang.

3.3.4. Analisa *gangway* menuju kekapal

Gangway merupakan fasilitas jalan penumpang keluar/masuk kapal yang berfungsi untuk memisahkan jalan masuk penumpang dan kendaraan agar memudahkan operasional pelabuhan dan untuk keamanan penumpang, di Pelabuhan Kendari sendiri telah memiliki *gangway* tapi *gangway* tersebut belum dapat memisahkan jalan antara penumpang dan kendaraan ketika masuk ke kapal dikarenakan *gangway* yang ada sekarang hanya tersedia sampai di depan pintu rampa sehingga penumpang sendiri masih menggunakan satu pintu yang sama yang digunakan untuk kendaraan masuk ke kapal, selain menyalahi aturan juga dapat membahayakan penumpang sendiri. Menurut PM 27 Tahun 2016 Pasal 3 ayat (2) ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya tidak boleh melebihi 4,2 m yang disesuaikan dengan tinggi minimal geladak kapal.

BAB IV



OBJEK PENELITIAN

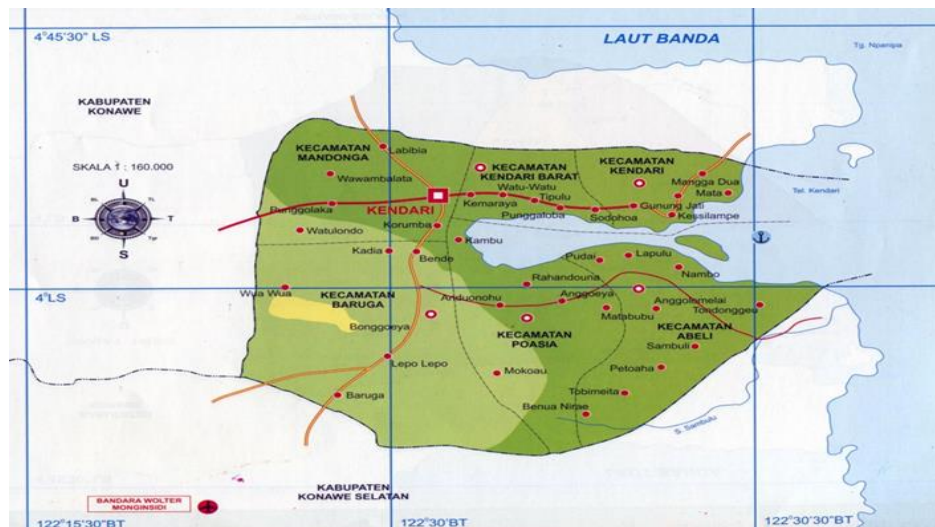
BAB IV

OBJEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Letak Geografis Kota Kendari

Kota Kendari terletak di jazirah Tenggara Pulau Sulawesi. Wilayah daratannya sebagian besar terdapat di daratan, mengelilingi Teluk Kendari dan terdapat satu pulau, yaitu Pulau Bungkutoko, secara geografis terletak di bagian selatan garis khatulistiwa, berada di antara $3^{\circ}54'30''$ - $4^{\circ}3'11''$ Lintang Selatan dan $122^{\circ}23'$ - $122^{\circ}39'$ Bujur Timur. Kota Kendari memiliki luas $\pm 295,89$ km² atau 0,70 persen dari luas daratan Provinsi Sulawesi Tenggara, merupakan dataran yang berbukit dan dilewati oleh sungai-sungai yang bermuara ke Teluk Kendari sehingga teluk ini kaya akan hasil lautnya.



Gambar 4.1 Peta Sulawesi Tenggara

4.1.2 Batas Administrasi

Batas administrasi Provinsi Sulawesi Tenggara adalah sebagai berikut yaitu:

1. Sebelah utara : Provinsi Sulawesi Selatan dan Provinsi Sulawesi Tengah

2. Sebelah timur : laut Banda
3. Sebelah selatan : laut Flores
4. Sebelah Barat : Teluk Bone

Provinsi Sulawesi Tenggara terletak di Tenggara Pulau Sulawesi, dengan bagian barat dibatasi oleh Teluk Bone. Bagian utara wilayah Sulawesi Tenggara ini merupakan daerah pegunungan. Kabupaten Konawe Selatan adalah kabupaten dengan wilayah terluas yaitu 5.779,47 km² sedangkan Kota Bau-Bau merupakan kota dengan wilayah terkecil yaitu 221,00 km².

4.2 Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

4.2.1 Sarana

Sarana angkutan penyeberangan yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kendari hanya terdapat satu kapal jenis *ro-ro* yaitu KMP. BAHTERAMAS. Adapun karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kendari dapat dilihat pada table sebagai berikut :

1. KMP BAHTERAMAS

KMP. Bahteramas adalah kapal yang beroperasi pada lintasan Kendari-Wawoni di wilayah pelabuhan yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry yang mengangkut kendaraan penumpang dan barang dari Pelabuhan Kendari.



Gambar 4.2 KMP. Bahteramas

4.3 Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Adapun fasilitas yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Kendari adalah sebagai berikut :

Pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari ini terdapat prasarana yang dapat menunjang kelancaran dan kenyamanan kegiatan transportasi. Berikut merupakan keadaan serta data prasarana yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Kendari :

1. Fasilitas Daratan

a) Ruang Administrasi

Ruang administrasi digunakan untuk aktivitas penyeberangan dalam rangka menciptakan pelayanan yang optimal terhadap pelayanan pengguna jasa.



Gambar 4.3 Ruang Administrasi

b) Loket

Loket merupakan tempat pembelian tiket para penumpang dan kendaraan yang ada dikapal. Luas loket Pelabuhan Penyeberangan Kendari m^2 . Pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari masih tercampur antara loket kendaraan dan loket khusus penumpang.



Gambar 4.4 Loket

c) Lapangan Parkir

Lapangan Parkir pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari mempunyai luas 1250 m².



Gambar 4.5 Lapangan Parkir

d) Ruang Tunggu

Ruang tunggu merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat dalam menunggu kedatangan kapal untuk menyeberang setelah membeli tiket di loket yang tersedia. Ruang tunggu penumpang pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari tidak dapat digunakan secara optimal dikarenakan kurangnya tempat duduk yang disediakan.



Gambar 4.6 Ruang Tunggu

e) Toilet

Toilet adalah fasilitas untuk tempat membuang air besar dan kecil yang disediakan untuk penumpang. Toilet yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Kendari khususnya untuk penumpang tidak dapat digunakan dikarenakan toilet tersebut dikunci.



Gambar 4.7 Toilet

f) Ruang Operator *Movable Bridge*

Ruang operator digunakan untuk petugas mengatur *Movable Bridge* dalam proses bongkar muat.



Gambar 4.8 Ruang Operator *Movable Bridge*

g) Mushola

Mushola adalah tempat atau rumah kecil menyerupai masjid yang digunakan oleh penumpang sebagai tempat mengaji dan shalat bagi umat islam.



Gambar 4.9 Mushola

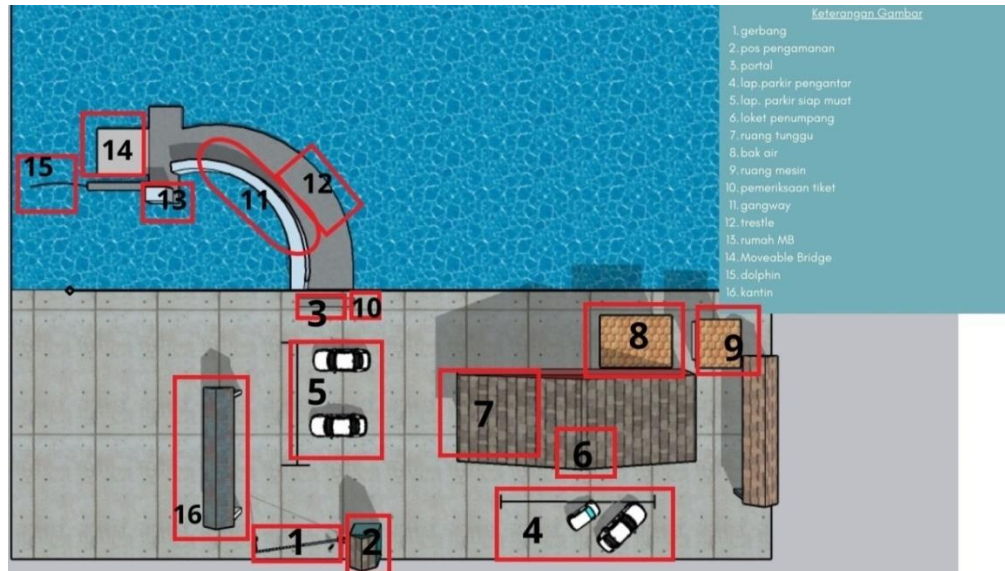
2. Jadwal Kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kendari

Tabel 4.1 Jadwal Kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kendari

TANGGAL / MARET 2021	TRIP	PELABUHAN	
		KENDARI	LANGARA
1,3,5,7,9 Maret 2021	I	09.00 Wita	12.00 Wita
	II	15.30 Wita	18.30 Wita
2,4,6,8,10 Maret 2021	I		07.30 Wita
	II	10.00 Wita	15.00 Wita
11,13,15,17,19 Maret 2021	I	09.00 Wita	12.00 Wita
	II	15.30 Wita	18.30 Wita
12,14,16,18,20 Maret 2021	I		07.30 Wita
	II	10.00 Wita	15.00 Wita
21,23,25,27,29 Maret 2021	I	09.00 Wita	12.00 Wita
	II	15.30 Wita	18.30 Wita
22,24,26,28,30	I		07.30 Wita
	II	10.00 Wita	15.00 Wita

3. Layout Pelabuhan Penyeberangan Kendari :

Berikut layout dan keterangan pada pelabuhan penyeberangan Kendari , dapat dilihat pada gambar 4.11



Gambar 4.10 Layout Pelabuhan Penyeberangan Kendari

Keterangan Gambar :

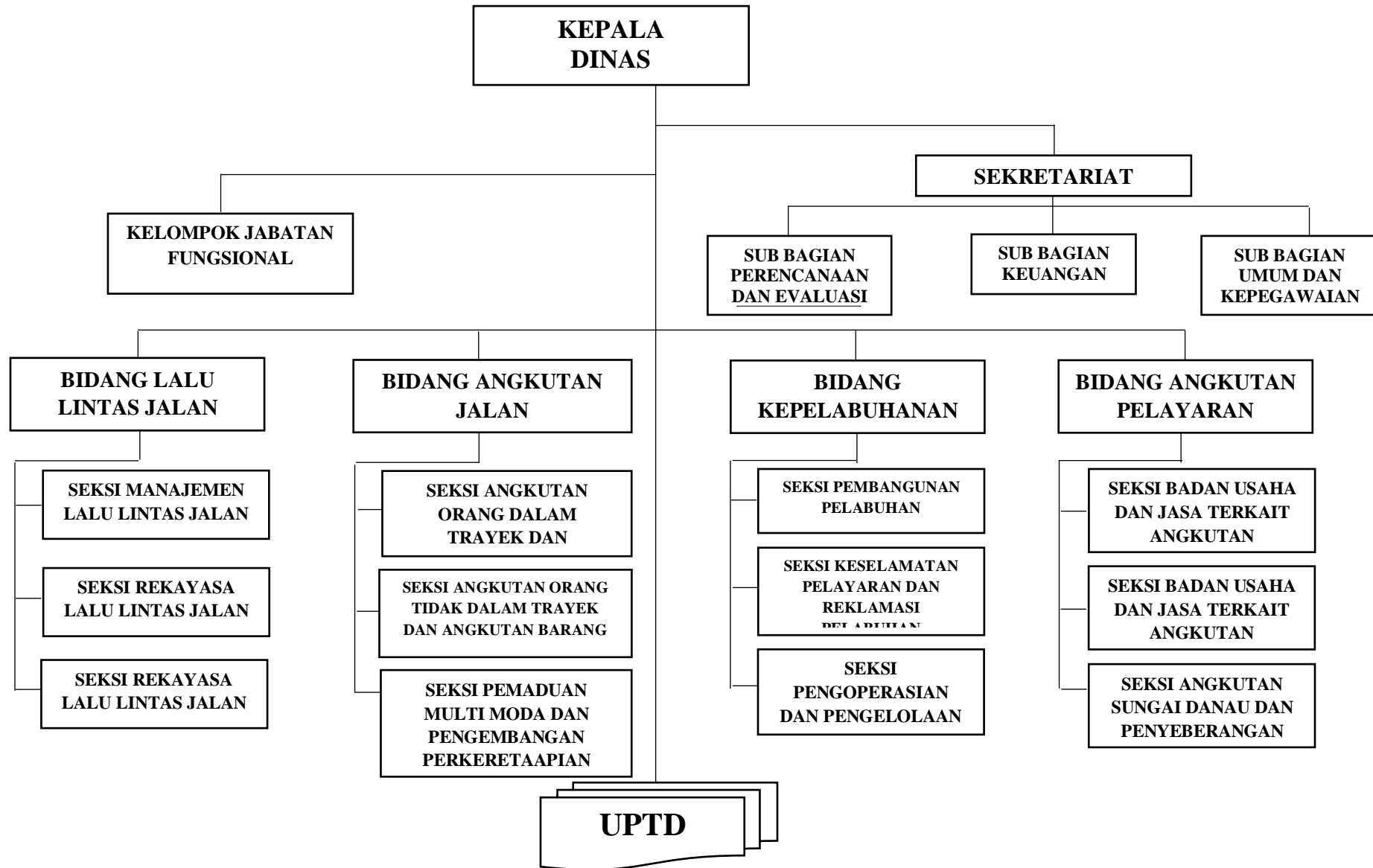
- | | |
|--------------------------------|----------------------------|
| 1. : Gerbang | 9. Ruang Mesin |
| 2. : Pos Pengamanan | 10. Pemeriksaan Tiket |
| 3. : Portal | 11. <i>Gangway</i> |
| 4. : Lapangan Parkir Pengantar | 12. <i>Trestle</i> |
| 5. : Lapangan Parkir Siap Muat | 13. Rumah MB |
| 6. : Loket Penumpang | 14. <i>Moveable Bridge</i> |
| 7. : Ruang Tunggu | 15. <i>Dolphin</i> |
| 8. : Bak Air | 16. Kantin |

4.4 Instansi Pembina Transportasi

1. Struktur Organisasi

Struktur organisasi sangat diperlukan untuk memperjelas kedudukan kerja, tugas pokok dan fungsi pada bagian kerjanya. Karena jika suatu organisasi atau instansi tidak memiliki struktur organisasi yang jelas maka kinerja tidak akan teratur.

GAMBAR STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI SULAWESI TENGGARA



2. Tugas dan Wewenang

Dinas perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintah dan pembangunan di bidang perhubungan.

a) Kepala Dinas

Kepala Dinas mempunyai tugas membantu Gubernur menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada Pemerintah Daerah

Fungsi Kepala Dinas :

1. Perumusan kebijakan urusan pemerintah Bidang Perhubungan
2. Pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan
3. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan urusan pemerintahan bidang perhubungan
4. Pelaksanaan administrasi dinas
5. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh gubernur terkait tugas dan fungsinya

b) Sekretaris

Sekretaris dipimpin oleh Sekretaris yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam mengoordinasikan kegiatan memberikan pelayanan teknis dan administrasi penyusunan program, pelaporan, umum, kepegawaian, hukum, dan keuangan dalam lingkungan Dinas. Sekretaris mempunyai fungsi:

1. Pengekoordinasian pelaksanaan tugas dalam lingkungan Dinas
2. Pengekoordinasian penyusunan program dan pelaporan
3. Pengekoordinasian urusan, umum, kepegawaian dan hukum
4. Pengekoordinasian pengelolaan administrasi keuangan, dan
5. Pelaksanaan tugas kedinasan lain sesuai bidang tugasnya

c) Bidang Lalu Lintas Jalan

Bidang Lalu Lintas Jalan dipimpin oleh Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam mengkoordinasikan, merumuskan dan melaksanakan kebijakan teknis lalu lintas jalan.

Fungsi Bidang Lalu Lintas Jalan sebagai berikut:

1. Perumusan kebijakan teknis Bidang Lalu Lintas Jalan
2. Pelaksanaan kebijakan teknis Bidang Lalu Lintas Jalan
3. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Bidang Lalu Lintas Jalan
4. Pelaksanaan administrasi Bidang Lalu Lintas Jalan, dan
5. Pelaksanaan tugas kedinasan lain sesuai bidang tugasnya

d) Bidang Angkutan Jalan

Bidang Angkutan jalan dipimpin oleh Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam mengkoordinasikan, merumuskan dan melaksanakan kebijakan teknis lalu lintas jalan.

Fungsi Bidang Angkutan Jalan sebagai berikut:

1. Perumusan kebijakan teknis Bidang Angkutan Jalan
2. Pelaksanaan kebijakan teknis Bidang Angkutan Jalan
3. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Bidang Angkutan Jalan
4. Pelaksanaan administrasi Bidang Angkutan Jalan, dan
5. Pelaksanaan tugas kedinasan lain sesuai bidang tugasnya

e) Bidang Kepelabuhanan

Bidang Kepelabuhanan dipimpin oleh Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam mengkoordinasikan, merumuskan dan melaksanakan kebijakan teknis kepelabuhanan.

Fungsi Bidang Kepelabuhanan sebagai berikut:

1. Perumusan kebijakan teknis bidang kepelabuhanan
2. Pelaksanaan kebijakan teknis bidang Kepelabuhanan
3. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan bidang Kepelabuhanan
4. Pelaksanaan administrasi bidang kepelabuhanan, dan

5. Pelaksanaan tugas kedinasan lain sesuai bidang tugasnya

f) Bidang Angkutan Pelayaran

Bidang Angkutan Pelayaran dipimpin oleh Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam mengkoordinasikan, merumuskan dan melaksanakan kebijakan teknis kepelabuhanan.

Fungsi Bidang Angkutan Pelayaran sebagai berikut:

1. Perumusan kebijakan teknis bidang Angkutan Pelayaran
2. Pelaksanaan kebijakan teknis bidang Angkutan Pelayaran
3. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan bidang pelayaran
4. Pelaksanaan administrasi bidang Angkutan Pelayaran, dan
5. Pelaksanaan tugas kedinasan lain sesuai bidang tugasnya

4.5 Produktivitas Angkutan

Selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dilakukan survey kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari

selama 15 hari angkutan harian yang diambil pada tanggal 9 – 23 Maret 2021. Berikut ini adalah data produktivitas penumpang dan kendaraan berdasarkan hasil survey:

1. Data Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Barang Selama 15 Hari di Lintasan Penyeberangan Kendari-Langara dapat dilihat pada Tabel 3.1 halaman 17.
2. Data Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Barang Selama 15 Hari di Lintasan Kendari-Langara dapat dilihat pada tabel 3.2 halaman 18.
3. Data Produktivitas Angkutan 5 Tahun Terakhir Dapat dilihat Pada Tabel 3.5 halaman 21.

4.6 Jaringan Transportasi Penyeberangan

Lintasan Pelabuhan Penyeberangan di Provinsi Sulawesi Tenggara Pada gambar di bawah ini merupakan peta lintasan kapal yang menghubungkan lintas antar provinsi, lintas antar kabupaten/kota dan lintas penyeberangan antar kecamatan.



Gambar 4.11 Peta Lintasan Provinsi Sulawesi Tenggara

Peta Lintasan Provinsi Sulawesi Tenggara :

- a. Kendari - Wawoni
- b. Torobulu - Tampo
- c. Torobulu - Tondasi
- d. Bau-bau - Waara
- e. Lasusua - Siwo
- f. Kolaka - Bajoe
- g. Tondasi - Bira
- h. Kasipute - Tanjung P
- i. Raha - Pure
- j. Dongkala - Mawasangka Bau-bau
- k. Wanci - Kaledupa Tomia
- l. Amolengo – Labuan
- m. Kamaru - Wanci

BAB V




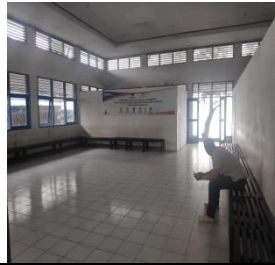
ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALA



BAB V

ANALISIS DAN PEMECAH MASALAH

5.2 Analisa Data Hasil Penelitian

1. Kondisi Eksisting fasilitas pokok sisi daratan Pelabuhan Penyeberangan Kendari

NO	FASILITAS DARATAN	KONDISI EKSISTING		KETERANGAN	FOTO
		ADA	TIDAK ADA		
1	Jembatan Timbang		√	Pelabuhan Penyeberangan Kendari belum memiliki jembatan timbang dan portal sehingga kendaraan yang akan naik ke atas kapal memiliki berat yang hanya dikira-kira serta tinggi kendaraan yang mendekati <i>cardeck</i> kapal	
2	Ruang tunggu	√		Ruang tunggu yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Kendari tidak memiliki fasilitas yang lengkap seperti kursi, alat pendingin ruangan,	

3	Jalan penumpang keluar/masuk kapal	√		Digunakan tetapi belum di pergunakan sebagaimana fungsinya	
4	Lapangan Parkir Siap Muat dan Pengantar Penjemput	√		Masih bergabungnya lapangan parkir siap muat dan pengantar penjemput dikarenakan tidak tersedianya rambu pembatas . Dengan luasan 1250 m ²	

2. Analisis Fasilitas Pokok Pelabuhan

a. Luas Ruang Tunggu

Kebutuhan Ruang Tunggu dihitung dengan menggunakan rumus 2.1 yang tertera pada bab 2 landasan teori .

Berikut data produktivitas keberangkatan penumpang pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari

Tabel 5.1 Data produktivitas Keberangkatan Penumpang Selama 15 Hari di Lintasan Kendari-Langara

NO	TANGGAL	TRIP PERHARI	JUMLAH PENUMPANG/TRIP
1	9 Maret 2021	1	132
2	10 Maret 2021	1	52
3	11 Maret 2021	1	116
4	12 Maret 2021	1	55
5	13 Maret 2021	1	110
6	14 Maret 2021	1	122,5
7	15 Maret 2021	1	145,2
8	16 Maret 2021	1	76,5
9	17 Maret 2021	1	150
10	18 Maret 2021	1	100
11	19 Maret 2021	1	125
12	20 Maret 2021	1	54
13	21 Maret 2021	1	194

14	22 Maret 2021	1	89
15	23 Maret 2021	1	115
	Jumlah	15	109,06

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang Baubau, 2021

Dari table diatas dapat diketahui bahwa untuk menentukan rasio konsentrasi penumpang dapat menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Rasio Konsentrasi (x)} &= \frac{\text{Jumlah pnp terbanyak perhari/trip}}{\text{Kapasitas pnp dalam satu kapal}} \\ &= \frac{194}{275} \\ &= 0,70=1,0 \end{aligned}$$

Jadi, rasio konsentrasi (x) adalah 1,0

Maka, dari data diatas dapat diperhitungkan :

$$A1 = a . n . N . x . y$$

$$\begin{aligned} A1 &= 1,2 \text{ m}^2/\text{orang} . 275 \text{ penumpang/kapal} . 1 \text{ kapal} . 1,0 . 1,2 \\ &= 396 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

b. Analisa Luasan Lapangan Parkir Siap Muat

Untuk menghitung luas lapangan parkir kendaraan siap muat dapat menggunakan rumus :

$$A = a . n . N . x . y$$

Keterangan :

A = Luas total areal lapangan parkir untuk kendaraan menyeberang (m²)

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu unit ruang parkir

$$\text{Golongan II} = 0,75 \times 2,00 \text{ SRP} = 1,5 \text{ m}^2$$

$$\text{Truk 8 ton} = 60 \text{ m}^2$$

$$\text{Truk 4 ton} = 45 \text{ m}^2$$

$$\text{Truk 2 ton} = 25 \text{ m}^2$$

$$\text{Kend penumpang} = 25 \text{ m}^2$$

n = Jumlah kendaraan dalam satu kapal

N = Jumlah kapal yang datang/berangkat pada saat bersamaan

x = Rata-rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio konsentrasi (1,0 - 1,6)

Tabel 5.2 Data Produktivitas Kendaraan Selama 15 Hari

No.	Tanggal	Trip	KEDATANGAN											Jmlh Kend
			Kendaraan Golongan											
			I	II	II I	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VI I	VI II	
1	9 Maret 2021	1	-	31	-	3	-	-	-	-	-	-	-	34
2	10 Maret 2021	1	-	96	-	8	-	-	-	-	-	-	-	104
3	11 Maret 2021	1	-	52	-	6	-	-	-	-	-	-	-	58
4	12 Maret 2021	1	-	29	-	12	-	-	-	-	-	-	-	41
5	13 Maret 2021	1	-	19	-	5	-	-	-	-	-	-	-	24
6	14 Maret 2021	1	-	53	-	6	-	-	-	-	-	-	-	59
7	15 Maret 2021	1	-	35	-	3	-	-	-	-	-	-	-	38
8	16 Maret 2021	1	-	40	-	10	-	-	-	-	-	-	-	50
9	17 Maret 2021	1	-	30	-	5	-	-	-	-	-	-	-	35
10	18 Maret 2021	1	-	74	-	15	-	-	-	-	-	-	-	89
11	19 Maret 2021	1	-	50	-	6	-	-	-	-	-	-	-	56
12	20 Maret 2021	1	-	50	-	11	-	-	-	-	-	-	-	61
13	21 Maret 2021	1	-	50	-	11	-	-	-	-	-	-	-	61
14	22 Maret 2021	1	-	40	-	3	-	-	-	-	-	-	-	43
15	23 Maret 2021	1	-	57	-	5	-	-	-	-	-	-	-	62
Jumlah		15	0	47	0	109	0	0	0	0	0	0	0	814

Maka, luasan lapangan parkir siap muat tiap golongan adalah :

1. Kend 4 Ton (Gol VI A / VI B)

$$A_1 = a . n . N . x . y$$

$$A_1 = 45 \text{ m}^2 \times 8 \text{ unit} \times 1 \times 1,0 \times 1,0$$

$$A_1 = 360 \text{ m}^2$$

2. Truk 8 Ton (Gol VII – Gol IX)

$$A_1 = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y$$

$$A_1 = 60 \text{ m}^2 \times 1 \times 1,0 \times 1,0$$

$$A_1 = 60 \text{ m}^2$$

3. Kendaraan Penumpang (Gol IV A / IV B)

$$A_1 = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y$$

$$A_1 = 25 \text{ m}^2 \times 10 \text{ unit} \times 1 \times 1,0 \times 1,0$$

$$A_1 = 250 \text{ m}^2$$

4. Golongan II

$$A_1 = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y$$

$$A_1 = 1,5 \text{ m}^2 \times 47 \times 1 \times 1,0 \times 1,0$$

$$A_1 = 70,5 \text{ m}^2$$

$$A_{\text{Total}} = 360 \text{ m}^2 + 60 \text{ m}^2 + 250 \text{ m}^2 + 70,5 \text{ m}^2$$

$$= 740,5 \text{ m}^2$$

- c. Analisa Luasan Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput

Untuk menghitung luas lapangan parkir kendaraan pengantar/penjemput dapat menggunakan rumus :

$$A' = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z \cdot 1/n_2$$

Keterangan :

A' = Luas total areal parkir untuk kendaraan Antar/Jemput

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu kendaraan

(Angkutan umum dan kendaraan pribadi = 25 m^2)

n_1 = Jumlah penumpang dalam satu kapal

n_2 = Jumlah penumpang dalam satu kendaraan

(Rata – rata 8 orang / kendaraan)

N = Jumlah kapal Datang/Berangkat pada saat bersamaan.

- x = Rata - rata pemanfaatan (1,0)
 y = Rasio konsentrasi, (1,0 - 1,6)
 z = Rasio pemanfaatan, (1,0 : seluruh penumpang
 meninggalkan terminal dengan kendaraan)

dari Tabel 5.1 dapat diketahui bahwa untuk menentukan rasio konsentrasi (y) dapat menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Rasio Konsentrasi (y)} &= \frac{\text{Jumlah pnp terbanyak perhari/trip}}{\text{Kapasitas pnp dalam satu kapal}} \\
 &= \frac{194}{275} = 0,70 = 1,0
 \end{aligned}$$

Jadi, rasio konsentrasi (y) adalah 1,0

Maka Luas parkir kendaraan pengantar atau penjemput adalah :

$$\begin{aligned}
 A' &= a. n_1. N. x. y. z. 1/n_2 \\
 &= 25 \text{ m}^2 \times 275 \times 1 \text{ kapal} \times 1,0 \times 1,0 \times 1,0 \times 1/8\text{orang} \\
 &= 859,3 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Jadi, dibutuhkan luasan lapangan parkir kendaraan pengantar/penjemput sebesar 859,3 m².

Dari seluruh perhitungan luasan lapangan parkir yang telah dilakukan, dapat dilihat perbedaan antara areal lapangan parkir kendaraan kondisi sekarang dengan areal lapangan parkir kendaraan hasil analisa pada table berikut ini :

Table 5.3 Areal Lapangan Parkir Kondisi Sekarang dan Hasil Analisa

NO	FASILITAS	KONDISI SEKARANG	HASIL ANALISA
1.	Luas Parkir Kendaraan Siap Muat	1250 m ²	740,5 m ²
2.	Luas Parkir Kendaraan Pengantar Jemput		859,3 m ²

Dari table diatas dapat disimpulkan bahwa perlu disediakan lapangan parkir siap muat sebesar 740,5 m² agar proses pemuatan kendaraan tidak terhambat. Dan lapangan parkir pengantar/penjemput sebesar 859,3 m²

3. Analisa *Gangway*

Menurut Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No.02/SE/M/2018 tentang Pemberlakuan 4(empat) Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan *Gangway* merupakan fasilitas jalan penumpang keluar/masuk kapal yang berfungsi untuk memisahkan jalan masuk penumpang dan kendaraan agar memudahkan operasional pelabuhan dan untuk keamanan penumpang sendiri, Pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari belum terdapat fasilitas penimbang kendaraan yakni jembatan timbang sehingga tidak dapat mengukur kendaraan yang akan naik keatas kapal. Hal ini membahayakan keselamatan pelayaran karena berat kendaraan dapat mempengaruhi pemuatan diatas kapal sehingga kestabilan kapal dapat terjaga dengan baik serta dapat merusak fasilitas lain seperti ketika kendaraan melewati lapangan parkir siap muat dan dapat merusak *movable bridge*. Berikut survey yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Kendari selama tiga hari pada tanggal 9 April hingga 11 April 2021 pada saat Kapal sandar pada dermaga untuk mengetahui volume pejalan kaki yang melintasi dermaga:

Tabel 5.4 Volume Pejalan Kaki Selama 3 Hari Survei

Hari/Tanggal	Waktu	Interval (menit)	Volume Pejalan Kaki (orang)
Jum'at/ 9 April 2021	07.00-08.00 WITA	1-15	20
		15-30	10
		30-45	5
		45-60	12
	08.00-09.00 WITA	1-15	26
		15-30	35
		30-45	29
		45-60	35
	09.00-10.00 WITA	1-15	28
		15-30	30
		30-45	27
		45-60	40
	15.00-16.00 WITA	1-15	23
		15-30	19
		30-45	9
		45-60	15
	16.00-17.00 WITA	1-15	20
		15-30	25
		30-45	27
		45-60	40
17.00-18.00 WITA	1-15	21	
	15-30	24	
	30-45	18	
	45-60	16	
Sabtu/ 10 April 2021	07.00-08.00 WITA	1-15	10
		15-30	15
		30-45	9
		45-60	21
	08.00-09.00 WITA	1-15	27
		15-30	23
		30-45	22
		45-60	19
	09.00-10.00 WITA	1-15	33
		15-30	22
		30-45	25
		45-60	30
	15.00-16.00 WITA	1-15	34

		15-30	20
		30-45	15
		45-60	26
	16.00-17.00 WITA	1-15	37
		15-30	41
		30-45	22
	17.00-18.00 WITA	45-60	18
		1-15	20
		15-30	20
		30-45	15
		45-60	22
		1-15	28
Minggu/ 11 April 2021	07.00-08.00 WITA	15-30	30
		30-45	29
		45-60	17
		1-15	22
	08.00-09.00 WITA	15-30	13
		30-45	9
		45-60	10
		1-15	27
	09.00-10.00 WITA	15-30	35
		30-45	50
		45-60	62
		1-15	56
	15.00-16.00 WITA	15-30	45
		30-45	30
		45-60	75
		1-15	68
	16.00-17.00 WITA	15-30	51
		30-45	45
		45-60	32
		1-15	17
	17.00-18.00 WITA	15-30	29
		30-45	24
		45-60	12
		1-15	17

Berdasarkan survey diatas volume pejalan kaki terbanyak pada tanggal 11 April pukul 15.00-16.00 pada menit 45 – 60 yaitu 75 orang selama 15 menit. Maka untuk 1 menit didapat volume pejalan kaki sebanyak 5 orang

Maka lebar gangway adalah : $W = (V/35) + N$

$$W = (5/35) + 1,5 \text{ m}$$

$$W = 0,14 + 1,5$$

$$W = 1,64 \text{ meter}$$

Untuk menghitung lebar gangway diambil 1,5 m dengan keadaan jalan dipasar, dikarenakan kondisi di lokasi ramai dan penumpang kebanyakan membawa barang-barang.

4. Analisa Jembatan Timbang

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan Pasal 2 ayat 1 bahwa setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas jembatan timbang. Pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari belum terdapat fasilitas penimbang kendaraan yakni jembatan timbang sehingga tidak dapat mengukur kendaraan yang akan naik keatas kapal. Hal ini membahayakan keselamatan pelayaran karena berat kendaraan dapat mempengaruhi pemuatan diatas kapal sehingga kestabilan kapal dapat terjaga dengan baik serta dapat merusak fasilitas lain seperti ketika kendaraan melewati lapangan parkir siap muat dan dapat merusak *movable bridge*.

5.3 Usulan Pemecahan Masalah

1. Ruang Tunggu Penumpang

Menurut hasil analisa yang telah didapat bahwa luas efektif untuk ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Kendari sebesar 396 m^2 . Gambar kondisi ruang tunggu rencana di Pelabuhan Penyeberangan Kendari dapat dilihat pada gambar 5.1



Gambar 5.1 Kondisi Ruang Tunggu Rencana

2. Lapangan Parkir Kendaraan Siap Muat dan Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput

Menurut hasil analisa yang didapat bahwa luas efektif untuk lapangan parkir siap muat di Pelabuhan Penyeberangan Kendari adalah sebesar $740,5\text{m}^2$. Gambar kondisi rencana lapangan parkir siap muat di Pelabuhan Penyeberangan Kendari dapat dilihat pada gambar 5.2



Gambar 5.2 Kondisi Rencana Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan Parkir Pengantar Penjemput

Menurut hasil analisa yang telah didapatkan bahwa luas efektif untuk lapangan parkir kendaraan pengantar/penjemput di Pelabuhan Penyeberangan Kendari 859,3m². Gambar kondisi rencana lapangan parkir pengantar atau penjemput di Pelabuhan Penyeberangan Kendari dapat dilihat pada gambar 5.3 :



Gambar 5.3 Kondisi Rencana Lapangan Parkir Pengantar Penjemput

3. Jalan Akses Penumpang (*Gangway*)

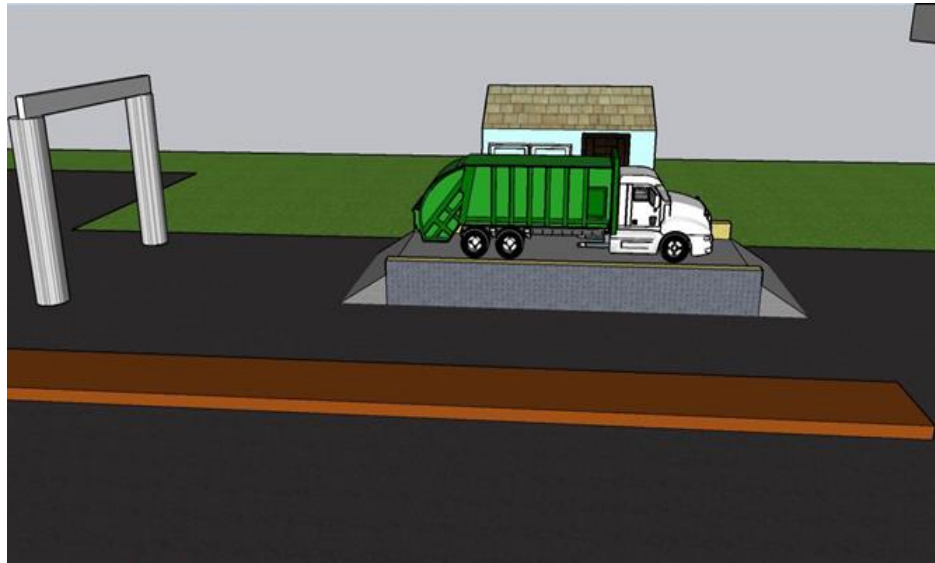
Gangway merupakan fasilitas pelabuhan yang berfungsi sebagai pemisah penumpang dan kendaraan agar memudahkan operasional pelabuhan dan untuk keamanan penumpang sendiri. Akses penumpang untuk menuju kekapal dengan lebar 1,64 meter.



Gambar 5.4 Kondisi Rencana *Gangway*

4. Jembatan Timbang

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan Dan Pengendalian kendaraan Yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan. Letak jembatan timbang di tempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan . Gambar kondisi rencana Jembatan Timbang di Pelabuhan Penyeberangan Kendari dapat dilihat pada gambar 5.5 :



Gambar 5.5 Kondisi Rencana Jembatan Timbang

5.4 Perbandingan dan Manfaat antara Sistem dengan Kondisi yang Direncanakan

Perbandingan antara kondisi saat ini dan kondisi yang direncanakan dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 5.5 Perbandingan Antara Kondisi Pelabuhan Sekarang dan Kondisi Pelabuhan Yang Direncanakan

No	Fasilitas	Kondisi Pelabuhan		Keterangan
		Eksisting	Rencana	
1.	Ruang Tunggu	Tidak dioperasikan dengan baik	396 m ²	Penambahan luas dan fasilitas yang menunjang kenyamanan penumpang
2.	Jembatan Timbang	Tidak Tersedia Jembatan Timbang	Pengadaan Jembatan Timbang	Perlu adanya pengadaan jembatan timbang serta penambahan petugas operator pada jembatan timbang. Agar

				kendaraan yang akan menyeberang diketahui berat muatannya agar tidak menyebabkan Over Load atau muatan berlebih yang akan masuk ke kapal
3.	Lapangan Parkir Siap Muat Lapangan Parkir Pengantar Penjemput	Ada	Penambahan Luasan Lapangan Parkir Serta Penambahan Rambu	Penambahan luas pada lapangan parkir siap muat dan lapangan parkir pengantar penjemput serta rambu yang dapat memisahkan lapangan tersebut.
4.	<i>Gangway</i>	Ada, tidak dioperasikan dengan baik	Dioperasikan Kembali	<i>Gangway</i> yang seharusnya digunakan sebagai pemisah jalan antara penumpang dan kendaraan akan tetapi digunakan sebagai tempat untuk berjalan.

BAB VI



KESIMPULAN DAN SARAN

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisa yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan :

1. Fasilitas pokok daratan di Pelabuhan Kendari belum memenuhi kebutuhan operasional seperti :
 - a. Luas ruang tunggu yang sebelumnya berukuran 60m^2
 - b. Bergabungnya lapangan parkir siap muat dan lapangan parkir pengantar penjemput
 - c. *Gangway* yang belum dioperasikan dengan baik
 - d. Belum tersedianya jembatan timbang pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari
2. Upaya yang harus dilakukan agar fasilitas pokok daratan sesuai dengan KM Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan adalah sebagai berikut:
 - a. Dibutuhkan penambahan luas ruang tunggu dari 60m^2 menjadi 396m^2 serta penambahan fasilitas penunjang seperti *charger boxing* (pengisian daya ponsel), televisi/monitor keberangkatan dan keberangkatan kapal, pendingin ruangan dan akses *wifi*.
 - b. Dibutuhkan pengadaan luas lapangan parkir siap muat dan lapangan parkir pengantar penjemput yang semula 1250 m^2 menjadi $740,5$ untuk lapangan parkir kendaraan siap muat dan $859,3$ untuk lapangan parkir pengantar penjemput.

- c. *Gangway* yang terdapat di Pelabuhan digunakan sebagai pemisah jalan antara penumpang dan kendaraan langsung jika belum dapat dilakukan untuk memisahkan antara penumpang dan kendaraan di letakkan pembatas berupa tali pemisah serta memberikan rambu agar para penjual tidak berjualan diatas *gangway*. Ukuran *Gangway* seharusnya 1,64 - 2 meter.
- d. Serta pengadaan jembatan timbang pada Pelabuhan Penyeberangan Kendari.

Tabel 5.6 Penyesuaian antara PM 52 Tahun 2004 Dengan Kondisi Yang Ada Sekarang

Menurut KM 52 Tahun 2004	Kondisi Sekarang
Rencana peruntukan lahan daratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) : Harus Memiliki Penimbang Kendaraan Muatan	Tidak memiliki dan diperlukan pengadaan jembatan timbang yang lebarnya 3,8 - 4 dan tingginya 4,2 m.
Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan Pasal 19 Ayat (1) : Tersedianya fasilitas daratan untuk menjamin kelancaran dan kenyamanan arus penumpang dan kendaraan beserta muatannya.	Pada ruang tunggu hanya tersedia kursi yang jumlahnya sedikit dan masih banyak fasilitas yang belum memenuhi kebutuhan penumpang, seperti : charger box, pendingin ruangan, tv, wifi , serta kurangnya kursi penumpang pada ruang tunggu.
Rencana peruntukan lahan daratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) huruf a: Tersedianya jalan Penumpang keluar atau masuk kapal (<i>gang way</i>)	Tersedia , akan tetapi belum di operasikan dengan baik karena digunakan sebagai tempat penjualan
Rencana peruntukan lahan daratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) huruf a :	Tersedia, akan tetapi belum dioperasikan dengan baik karena

Tersedianya tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal	bergabungnya lahan parkir siap muat dan pengantar penjemput dikarenakan tidak adanya rambu pemberitahuan.
--	---

6.2 Saran

Dari beberapa hal yang telah disimpulkan oleh penulis, maka penulis akan memberikan beberapa saran dan masukan untuk mengelola Pelabuhan Penyeberangan Kendari untuk melakukan penambahan hingga perbaikan dalam hal ini beberapa fasilitas pokok daratan agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik bagi pengguna jasa, adapun beberapa saran dan masukan yaitu:

1. Pada fasilitas ruang tunggu harus melakukan penambahan dari luasan ruang tunggu dan penambahan fasilitas seperti kursi, pendingin ruangan, pengisian daya handphone serta pembangunan peluasan pada ruang tunggu khususnya. Agar penumpang mendapatkan pelayanan yang lebih baik dan memberikan kenyamanan bagi penumpang itu sendiri.
2. Perlu adanya penambahan fasilitas berupa jembatan timbang di Pelabuhan Penyeberangan Kendari, hal ini dibutuhkan karena untuk menghitung berat kendaraan yang masuk tidak menyebabkan *overload*.
3. Perlu adanya penambahan luasan daerah pada lapangan parkir pengantar penjemput dan lapangan parkir siap muat serta perlu adanya rambu atau petunjuk pemisah yang berupa tulisan “Lapangan Parkir Siap Muat” dan “Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput” bagi pengguna jasa di Pelabuhan Penyeberangan Kendari.
4. Perlu adanya pengumuman seperti “khusus Pejalan kaki” pada *gangway*, agar *gangway* tidak digunakan sebagai tempat jualan yang mengakibatkan pejalan kaki berjalan diatas *trestle* bersamaan dengan kendaraan yang akan keluar

maupun masuk yang menyebabkan kemacetan serta bahaya bagi pejalan kaki tersebut.



LAMPIRAN

LAMPIRAN II KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
 NOMOR : 52 Tahun 2004
 TANGGAL : 21 Mei 2004

PENETAPAN KEBUTUHAN LAHAN DARATAN DAN PERAIRAN DALAM RENCANA INDUK PELABUHAN PENYEBERANGAN

A. DASAR PERHITUNGAN KEBUTUHAN DARATAN UNTUK KEGIATAN PELAYANAN JASA / OPERASIONAL LANGSUNG

NO	NAMA AREA	FORMULASI PENDEKATAN
1.	AREAL GEDUNG TERMINAL	$A = a1 + a2 + a3 + a4 + a5$, dimana : A = Luas Total Areal Gedung Terminal (m^2) $a1$ = Luas Areal Ruang Tunggu ($a * n * N * x * y$). $a2$ = Luas Areal Ruang Kantin/Kios ($15\% * a1$). $a3$ = Luas Areal Ruang administrasi ($15\% * a1$). $a4$ = Luas Areal Ruang Utilitas ($25\% * (a1 + a2 + a3)$). $a5$ = Luas Areal Ruang Publik (Publik Hall), ($10\% * (a1 + a2 + a3 + a4)$). a = Luas Areal yang Dibutuhkan Untuk Satu Orang. (diambil $1,2 m^2 / orang$). n = Jumlah Penumpang Dalam Satu Kapal. N = Jumlah Kapal Datang / Berangkat Pada Saat Yang Bersamaan. x = Rasio Konsentrasi ($1,0 - 1,6$). y = Rata-Rata Fluktuasi ($1,2$).
2.	AREAL PARKIR KENDARAAN PENYEBERANG	$A = a * n * N * x * y$, dimana : A = Luas Total Areal Parkir Untuk Kendaraan Menyeberang. a = Luas Areal Yang Dibutuhkan Untuk Satu Unit Kendaraan (m^2). Truk 8 Ton = $60 m^2$ Truk 4 Ton = $45 m^2$ Truk 2 Ton = $25 m^2$ Kendaraan Penumpang = $25 m^2$ n = Jumlah Kendaraan Dalam Satu Kapal. N = Jumlah Kapal Datang / Berangkat Pada Saat Bersamaan. x = Rata-Rata Pemanfaatan ($1,0$). y = Rasio Konsentrasi ($1,0 - 1,6$).

4.2 Ketentuan teknis

4.2.1 Jalur pejalan kaki (trottoar)

- a) Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang adalah 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurang-kurangnya 150 cm.
- b) Penghitungan lebar trottoar minimal menggunakan Persamaan (1)

$$W = \frac{V}{35} + N \quad (1)$$

Keterangan:

W adalah lebar efektif minimum trottoar (m)

V adalah volume pejalan kaki rencana/dua arah (orang/meter/menit)

N adalah lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (meter), ditentukan dalam Tabel 1

Prosedur pengumpulan data volume pejalan kaki diatur pada pedoman terpisah.

Tabel 1 - Nilai N

N (meter)	Keadaan
1,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki tinggi*
1,0	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki sedang**
0,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki rendah***

Keterangan:

* arus pejalan kaki > 33 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah pasar atau terminal

BAB II
TATA CARA PENGATURAN DAN PENGENDALIAN
KENDARAAN

Pasal 2

- (1) Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.
- (2) Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) di tempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan.
- (3) Setiap kendaraan beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui:
 - a. dimensi (tinggi); dan
 - b. berat.

Pasal 3

- (1) Dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf a sekurang-kurangnya harus diketahui ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya.
- (2) Ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh melebihi 4,2 meter.



DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2008. *Undang-undang No. 17 Tentang Pelayaran*
- _____, 2002. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tentang Tata Nangan Kepelabuhanan Nasional*
- _____, 2004. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan*
- _____, 2007. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tentang Pngaturan Dan Pengendalian Kendaraan Yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan*
- _____, 2016. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal*
- _____, 2017. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan*
- _____, 2006. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.2681/AP.005/DRJD/2006 Tentang Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan*
- _____, 1990. *Surat Keputusan Direktorat Jenderal Bina Marga No.007/T/BNKT/1990 tentang petunjuk perencanaan trotoar*
- _____, 2018. *Surat Edaran Menteri Pekerjana Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 tentang Pemberlakuan 4 (Empat) Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan.*
- Abubakar, Iskandar dkk, 2013, *Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar*, Jakarta.
- Triatmodjo, Bambang, 2010, *Perencanaan Pelabuhan*, Yogyakarta.
- Nasution, 2008. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Miro, 2010. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa*, Jakarta.
- Mulyadi, 2015. *Studi Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik*, Bandung.

