

**TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN ARAR PROVINSI
PAPUA BARAT**

Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Perairan Daratan



M. RAHMAT DHANI

NPT. 19 03 013

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN
TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU,
DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2022**

**TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN ARAR PROVINSI
PAPUA BARAT**

Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Perairan Daratan



M. RAHMAT DHANI

NPT. 19 03 013

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN
TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU,
DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2022**

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN ARAR PROVINSI
PAPUA BARAT**

Nama : **M. RAHMAT DHANI**

NPT : **19 03 013**

Program Studi : **D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN
DARATAN**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, 4 Agustus 2022

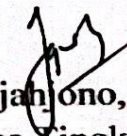
Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

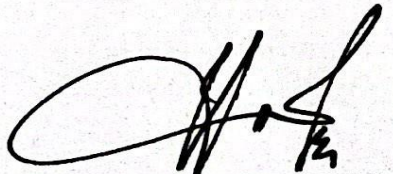


Paulina M. Latuheru, S.SiT., MM.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19780611 200812 2 001



Dr. A. Agus Tjahjono, M.M., M.Mar.E.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19710260 199903 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Surnata, S.SiT., M.M.
Pembina (IV/a)
19660719 198903 1001

**TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN ARAR
PROVINSI PAPUA BARAT**

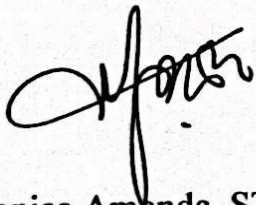
Disusun dan Diajukan oleh :

M. RAHMAT DHANI
1903013

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW
Pada tanggal 10 Agustus 2022

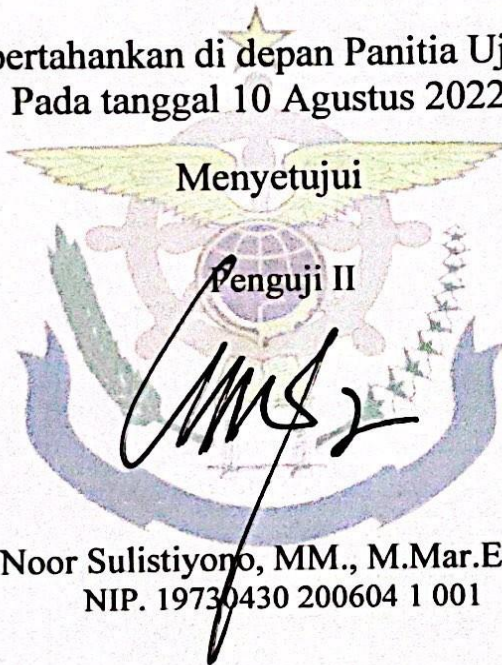
Menyetujui

Penguji I



Monica Amanda, ST., M.SC
NIP. 19860918 200812 2 001

Penguji II



Noor Sulistiyono, MM., M.Mar.E
NIP. 19730430 200604 1 001

Penguji III

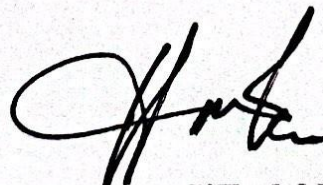


Slamet Prasetyo S, S.T., M.Pd
NIP. 19760430 200812 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Surnata, S.SiT., M.M
NIP. 19660719 198903 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Rahmat Dhani

NPT : 19 03 013

Program Studi : D – III MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN
DARATAN

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS DI PELABUHAN PENYEBERANGAN ARAR PROVINSI PAPUA BARAT “ dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya No. 116, Prajin, Banyuasin I
Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/I Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, 10 Agustus 2022

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Politeknik Transportasi SDP Palembang)

(M. Rahmat Dhani)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : M. RAHMAT DHANI

NPT : 19 03 013

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

**TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN ARAR PROVINSI
PAPUA BARAT**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, 10 Agustus 2022

(M. Rahmat Dhani)

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbilalamin

Puji syukur penulis hanturkan atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul **“TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS DI PELABUHAN PENYEBERANGAN ARAR PROVINSI PAPUA BARAT”** tepat pada waktunya.

KKW ini ditulis dan diajukan sebagai salahsatu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan. Selain itu, penulisan KKW ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di Pelabuhan Arar Papua Barat, 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 serta pengalaman yang penulis miliki. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun yang dapat digunakan sebagi 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 terimakasih kepada :

1. Kedua orangtua dan keluarga yang selalu mendukung dan mendoakan;
2. Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang Bapak H. Irwan,SH, M.Pd, M.Mar.E;
3. Dominggus ST,MT Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wil. XXV Papua dan Papua Barat.
4. Seluruh Dosen Pengajar dan Seluruh Pengasuh Taruna Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

5. Bapak Dr.A.Agus Tjahjono,MM.Mar.E. dan Ibu Paulina M. Latuheru, S.SiT.,MM. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan.
6. BPTD Wilayah XXV Papua dan Papua Barat beserta seluruh pegawai yang telah membantu, mengarahkan dan memberikan banyak pelajaran mengenai dunia kerja selama melaksanakan PKL dan Magang.
7. Ikatan Alumni LLASDP Papua dan Papua Barat yang telah membantu selama PKL dan Magang.
8. Tim PKL Papua dan Papua Barat yang telah bersama-sama disaat susah maupun senang selama pelaksanaan PKL dan Magang.
9. Rekan-rekan satu angkatan XXX yang telah bersama-sama berjuang selama tiga tahun;
10. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas 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.

Palembang, 10 Agustus 2022

Penulis,

M. RAHMAT DHANI

NPT. 19 03 013

TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS DI PELABUHAN PENYEBERANGAN ARAR PROVINSI PAPUA BARAT

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Arar merupakan salah satu pelabuhan yang terdapat di Kabupaten Sorong Provinsi Papua Barat yang mempunyai 1 (satu) kapal Penyeberangan Ro-Ro. Pelabuhan Penyeberangan Arar ini sangat penting dalam upaya mendukung pengembangan ekonomi di Kabupaten Sorong. Pelabuhan pelaksanaan kegiatan transportasi penyeberangan diharapkan dapat memberikan pelayanan yang aman tertib dan lancar. Namun saat ini Zonasi dan manajemen lalu lintas penumpang dan kendaraan belum diterapkan dengan baik.

Di Pelabuhan Penyeberangan Arar sendiri penumpang dan kendaraan membeli tiket didalam pintu masuk kapal. Pengantar/penjemput bebas masuk hingga ke dermaga. Selain itu juga terjadi crossing pada akses masuk pelabuhan penyeberangan. Metode yang digunakan untuk menganalisa permasalahan yang ada adalah analisis sterilisasi di Pelabuhan Penyeberangan Arar, analisis manajemen lalu lintas, serta analisis fasilitas yang dapat mendukung penerapan Zonasi dan manajemen lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Arar.

Berdasarkan analisis tersebut didapatkan kesimpulan bahwa belum diterapkan Zonasi pelabuhan penyeberangan sehingga manajemen lalu lintas penumpang dan kendaraan belum tertib dan teratur. Selain itu juga fasilitas pendukung Zonasi dan manajemen lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Arar dinilai masih belum optimal dalam penggunaannya. Agar terciptanya pelabuhan penyeberangan yang tertib dan aman, hal yang dapat dilakukannya adalah dengan menerapkan Zonasi pelabuhan penyeberangan dan manajemen lalu lintas penumpang dan kendaraan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Arar serta untuk menunjang sterilisasi dan manajemen lalu lintas penumpang dan kendaraan diperlukannya pengoptimalisasian fasilitas pendukung seperti rambu, marka, serta petugas yang berperan dalam keamanan dan ketertiban pelabuhan penyeberangan.

Kata Kunci: Zonasi Pelabuhan, Penumpang, Kendaraan

TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS DI PELABUHAN PENYEBERANGAN ARAR PROVINSI PAPUA BARAT

ABSTRACK

Arar Ferry Port is one of the ports in Sorong Regency, West Papua Province which has 1 (one) Ro-Ro Ferry boat. Arar Ferry Port is very important in an effort to support economic development in Sorong Regency. The port for carrying out crossing transportation activities is expected to provide safe, orderly and smooth services. However, currently the zoning and management of passenger and vehicle traffic has not been implemented properly.

At the Arar Ferry Port itself, passengers and vehicles buy tickets at the ship's entrance. Free delivery/pick-up to the pier. In addition, there is also a crossing at the entrance to the ferry port. The method used to analyze the existing problems is sterilization analysis at Arar Ferry Port, traffic management analysis, and facility analysis that can support the implementation of Zoning and passenger and vehicle traffic management at Arar Ferry Port.

Based on this analysis, it can be concluded that the crossing port zoning has not been implemented so that the management of passenger and vehicle traffic has not been orderly and orderly. In addition, zoning support facilities and passenger and vehicle traffic management at the Arar Ferry Port are considered still not optimal in their use. In order to create an orderly and safe ferry port, what can be done is to implement ferry port zoning and passenger and vehicle traffic management at the Arar Ferry Port and to support the sterilization and management of passenger and vehicle traffic, optimization of supporting facilities such as signs, markers, as well as officers who play a role in the security and order of the ferry port.

Keywords: Port Zoning, Passenger, Vehicle

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
E. Batasan Masalah	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Review Penelitian Sebelumnya	6
B. Landasan Teori	8
C. Kerangka Penelitian.....	18

BAB III METODE PENELITIAN	20
A. Jenis Penelitian	20
B. Sumber Data/ Subyek Penelitian	20
C. Metode/Teknik Pengumpulan.....	21
D. Teknik Analisis Data	24
BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN	26
A. Gambaran umum wilayah penelitian	26
B. Hasil penelitian	42
C. Pembahasan	55
BAB V PENUTUP	81
A. Kesimpulan	81
B. Saran	82
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Perbedaan Penelitian	6
Tabel 3.1. Jenis Data dari Instansi / Kantor Terkait.....	24
Tabel 4.2 Batas Administrasi Kota Sorong Provinsi Papua Barat	26
Tabel 4.3 Presentase Distribusi PDRB Kota Sorong 5 Tahun Terakhir	29
Tabel 4.4. Ship Particular KMP. Kalabia.....	32
Tabel 4.5. Data Fasilitas Sisi perairan Pelabuhan Penyeberangan Arar	44
Tabel 4.6. Data Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Penyeberangan Arar.....	45
Tabel 4.7. Data Produktivitas Kendaraan dan Penumpang Pelabuhan Penyeberangan Arar 5 tahun terakhir	46
Tabel 4.8. Data Produktivitas Keberangkatan Selama 31 (tiga puluh satu) Hari Di Pelabuhan Penyeberangan Arar.....	48
Tabel 4.9. Perbandingan Fasilitas Kondisi Saat Ini dan yang direncanakan	78
Tabel 4.10. Pebandingan Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Kondisi saat ini dan yang direncanakan	79
Tabel 4.11. Perbandingan Sistem Zonasi Kondisi Saat ini dan yang direncanakan.....	80

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Kondisi pembelian tiket	3
Gambar 2.1. Kerangka Penelitian	19
Gambar 4.1. Peta Wilayah Kota Sorong Berdasarkan Distrik	26
Gambar 4.2. Luas Daerah menurut Distrik	27
Gambar 4.3. Presentase Penduduk Kota Sorong Menurut Distrik.....	28
Gambar 4.4. KMP. Kalabia.....	31
Gambar 4.5. Layout kondisi existing Pelabuhan Penyeberangan Arar	34
Gambar 4.6. Lapangan Parkir	34
Gambar 4.7. Generator.....	36
Gambar 4.8. Penampungan Air	36
Gambar 4.9. Movable Bridge.....	37
Gambar 4.10. <i>Trestel</i>	37
Gambar 4.11. Rumah <i>Movable Bridge</i>	38
Gambar 4.12. <i>Bolder</i>	38
Gambar 4.13. <i>Fender</i>	39
Gambar 4.14. <i>Catwalk</i>	39
Gambar 4.15. Peta Lintasan	40
Gambar 4.16. Struktur Organisasi BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat.....	41

Gambar 4.17. Grafik Produktivitas Kedatangan 5 (lima) Tahun Terakhir	47
Gambar 4.18. Layout Pelabuhan Penyeberangan Arar	49
Gambar 4.19. Layout Pola Arus Keberangkatan dan Kedatangan pada Pelabuhan Penyeberangan Arar.....	50
Gambar 4.20. Layout Pola Arus Penumpang Pada Saat Kondisi Eksisting.....	52
Gambar 4.21. Pola Pergerakan Penumpang Di Pelabuhan Penyeberangan Arar	53
Gambar 4.22. Layout Pola Arus Kendaraan Pada Saat Kondisi Eksisting	54
Gambar 4.23. Pola Pergerakan Kendaraan Di Pelabuhan Penyeberangan Arar	54
Gambar 4.24. Zona A1 (Lapangan Parkir Antar Jemput).....	56
Gambar 4.25. Zona A1 (Loket Penumpang).....	56
Gambar 4.26. Zona A2 (Ruang Tunggu Penumpang)	57
Gambar 4.27. Zona A3 (Gangway dan Pemeriksaan Tiket Penumpang)	57
Gambar 4.28. Zona B1 (Jembatan Timbang).....	58
Gambar 4.29. Zona B1 (<i>Tollgate</i> Kendaraan).....	58
Gambar 4.30. Zona B2 (Antrian Kendaraan yang akan Menyeberang)	59
Gambar 4.31. Zona B3 (Area Muat Kendaraan Siap Masuk Ke Kapal).....	60
Gambar 4.32. Zona C (<i>Gangway</i> Penumpang)	60
Gambar 4.33. Zona C (Tempat <i>Bolder</i>)	61
Gambar 4.34. Zona C (Rumah <i>Moveable Bridge</i>)	62

Gambar 4.35. Zona C (Bak Penampungan Air).....	62
Gambar 4.36. Zona C (Ruang Mesin).....	63
Gambar 4.37. Zona D1 (Perkantoran).....	63
Gambar 4.38. Zona D2 (Area Komersial).....	64
Gambar 4.39. Zona E (Area parkir).....	64
Gambar 4.40. <i>Layout</i> Rencana Pelabuhan Penyeberangan Arar.....	65
Gambar 4.41. Analisa Penumpang Pejalan Kaki.....	67
Gambar 4.42. Analisa Penumpang yang di antar dan di jemput.....	68
Gambar 4.43. Analisa Penumpang Menuju Ke Kapal Melalui <i>Gangway</i> Rencana.....	68
Gambar 4.44. Analisa Lajur Kendaraan Masuk Ke Pelabuhan.....	69
Gambar 4.45. Kendaraan Di Lapangan Parkir Siap Muat.....	70
Gambar 4.46. Analisa Antrian Kendaraan Masuk Kapal (Zona B3).....	70
Gambar 4.47. Rencana Pola Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Naik Ke Kapal.....	71
Gambar 4.48. Rencana Pola Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Turun dari Kapal.....	73
Gambar 4.49. <i>Layout</i> Penempatan Rambu yang Direncanakan.....	75
Gambar 4.50. Kerucut Lalu Lintas (<i>Traffic Cone</i>).....	76
Gambar 4.51. Penempatan <i>Traffic Cone</i> Rencana.....	76
Gambar 4.52. Penempatan Marka Jalan di Lapangan Parkir Antar-Jemput.....	77

Gambar 4.53. Penempatan Marka Jalan di Lapangan Parkir Siap Muat77

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Transportasi mempunyai kedudukan yang strategis. Hampir semua aspek kehidupan manusia di pengaruhi oleh transportasi. Transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam keberhasilan pembangunan suatu daerah, yang mempunyai peranan sebagai penghubung satu daerah dengan daerah lain yang dipisahkan oleh adanya perairan, peranan transportasi juga sangat erat kaitannya dalam pengembangan perekonomian suatu daerah. Kebutuhan transportasi pada suatu daerah disebabkan oleh adanya interaksi antara aktivitas sosial dan ekonomi di daerah tersebut.

Transportasi air memegang salah satu peran yang sangat penting sebagai penunjang perpindahan penumpang dan barang di provinsi Papua Barat, dalam hal ini dikarenakan transportasi air merupakan penghubung bagi transportasi yang tidak bisa dijangkau oleh jalur darat karena terputus oleh adanya perairan dan belum adanya jalur darat untuk di lalui khususnya untuk menuju ke seluruh kota maupun Kabupaten yang ada di Provinsi Papua Barat.

Provinsi Papua Barat memiliki 13 (tiga belas) Kabupaten/Kota, yang salah satunya yaitu Kota Sorong. Kabupaten Sorong merupakan suatu Kabupaten yang terletak di Provinsi Papua Barat yang sangat terkenal memiliki potensi pariwisata yang sangat baik.

Dalam usaha pemerataan ekonomi yang direncanakan oleh pemerintah, akan di bangun beberapa pelabuhan yang akan menjadi akses tol laut dan

kabupaten Sorong mejadi salah satu lokasi pembangunan pelabuhan tersebut. Dengan pembangunan pelabuhan yang lebih besar, mobilisasi keluar masuk pelabuhan akan semakin bertambah. Oleh karena itu, diperlukan sarana penunjang sehingga akses keluar masuk Pelabuhan dapat berjalan dengan maksimal.

Kendaraan yang datang baik itu kendaraan pengantar dan penjemput hingga kendaraan yang akan menyeberang harus parkir di sembarang tempat, karena tidak adanya pembagian lapangan parkir dan lapangan parkir siap muat serta area bagi pengantar dan penjemput sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Di Pelabuhan Penyeberangan Arar sendiri penumpang dan kendaraan membeli tiket ditempat yang sama yaitu pada di pintu masuk kapal, hal ini menyebabkan Operasional Pelabuhan Penyeberangan Arar terganggu,yang dapat dilihat pada gambar 1.1.



Gambar 1.1 Kondisi pembelian tiket
Sumber: Dokumentasi Tim PKL 2022

Sehingga membuat pengguna kendaraan harus terlebih dahulu turun dari kendaraan yang menyebabkan arus penumpang menjadi tidak teratur.

Hal ini bertentangan dengan kondisi ideal sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan dan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Dimana tujuan penerbitan Peraturan ini sebagai upaya pemerintah untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, nyaman dan tertib di area pelabuhan. Seperti pada Pelabuhan Penyeberangan Arar yang sistem transportasi disana terjamin keamanan, kenyamanan dan ketertiban dikarenakan pada Pelabuhan Penyeberangan Arar selalu mengoptimalkan hal-hal tersebut.

Berdasarkan uraian dari hasil survei yang dilakukan dan juga dilihat dari kondisi yang ada, maka penulis mengambil judul penulisan Kertas Kerja Wajib ini, yaitu : “Tinjauan Sistem Zonasi dan Pola Arus di Pelabuhan Penyeberangan Arar Provinsi Papua Barat”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan sistem zonasi wilayah di Pelabuhan Penyeberangan Arar?
2. Bagaimana pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Arar?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Arar yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi

Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

2. Mengetahui sistem pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Arar yang mengacu pada peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Bagi Taruna

Dalam pembuatan KKW ini sangat bermanfaat untuk mengaplikasikan Ilmu Pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan pada program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

2. Manfaat Bagi Lembaga/Instansi :

KKW ini diharapkan dapat menjadi sumber referensi dalam proses pembelajaran dan pengajaran di Politeknik Transportasi SDP Palembang.

3. Bagi Pengelola Pelabuhan Penyeberangan

Diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi dalam pengelolaan dan pengembangan pelabuhan, sehingga terlaksananya pengaturan lalu lintas penumpang dan kendaraan yang tertib, teratur dan lancar di Pelabuhan Penyeberangan Arar.

4. Bagi Pengguna Jasa

Diharapkan akan bermanfaat dan dapat memberikan kenyamanan di Pelabuhan Penyeberangan Arar.

E. Batasan Masalah

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 yaitu mengenai sistem zonasi dan pola arus pada Pelabuhan Penyeberangan Arar di Papua Barat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Dalam penelitian ini digunakan penelitian terdahulu sebagai pembanding penelitian penulis sekarang, tujuannya agar hasil penelitian terjaga keasliannya dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis. Untuk itu digunakan metode yang sama untuk membahas penempatan zonasi dan pola arus di Pelabuhan Penyeberangan Arar saat ini, namun terdapat beberapa perbedaan dengan KKW sebelumnya yang mana dapat dilihat pada tabel 2.1 sebagai berikut:

Tabel 2.1 Perbedaan Penelitian

Perbedaan	Radinal Ihsan Angkatan 27	M Rahmat Dhani Angkatan 30
Judul	Sterilisasi dan Evaluasi manajemen lalu lintas di Pelabuhan penyeberangan marampa kabupaten manokwari Papua Barat	Tinjauan Sistem Zonasi Dan Pola Arus Di Pelabuhan Penyeberangan Arar Papua Barat
Lokasi	Pelabuhan Penyeberangan Marampa Kabupaten Manokwari Provinsi Papua Barat	Pelabuhan Penyeberangan Arar Provinsi Papua Barat

Perbedaan	Radinal Ihsan Angkatan 27	M Rahmat Dhani Angkatan 30
Permasalahan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa sterilisasi pelabuhan 2. Analisa manajemen pola lalu lintas di Pelabuhan 3. Analisa peralatan yang mendukung sistem Manajemen lalu lintas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa penentuan zona Pelabuhan 2. Analisa peralatan yang mendukung sistem zona 3. Analisa pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan
Peraturan yang digunakan	<ol style="list-style-type: none"> 1. PERMENHUB No. PM 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan. 2. Peraturan Menteri Perhubungan No 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas. 3. SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan 2. SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

	Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan	3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.
--	--	--

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

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

a. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

1) Pasal 1 angka 14

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan 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.

2) Pasal 1 angka 16

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal berdandar, 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.

b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan :

1) Pasal 1 ayat (3)

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 berserta muatannya.

2) Pasal 2

Pengaturan dan pengendalian operasional di Pelabuhan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan sistem Zonasi

3) Pasal 3 ayat (1)

Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi:

- a) Zonasi A, untuk orang;
- b) Zonasi B, untuk Kendaraan;
- c) Zonasi C, untuk fasilitas vital;
- d) Zonasi D, untuk daerah khusus terbatas; dan
- e) Zonasi E, untuk kantong parkir di luar Pelabuhan Penyeberangan bagi Kendaraan yang akan menyeberang.

4) Pasal 3 ayat (2)

Zonasi A sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:

- a) Zona A 1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput;
- b) Zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan
- c) Zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.

5) Pasal 3 ayat (3)

Zonasi B sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:

- a) Zona B1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi Kendaraan yang akan menyeberang;
- b) Zona B2 berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket; dan
- c) Zona B3 berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan.

6) Pasal 3 ayat (4)

Zonasi C sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berada pada wilayah Pelabuhan Penyeberangan yang sifatnya terbatas dan

berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan

7) Pasal 3 ayat (5)

Fasilitas vital sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas:

- a) Dermaga dan fasilitasnya;
- b) Bunker bahan bakar minyak;
- c) Fasilitas air tawar; dan/atau
- d) Fasilitas lain yang ditetapkan sebagai fasilitas vital.

8) Pasal 3 ayat (6)

Zonasi D sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d meliputi:

- a) Zona D 1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
- b) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan.

9) Pasal 3 ayat (7)

Zonasi E sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e merupakan area parkir untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan.

- c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.p

1) Pasal 1 angka 1

Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambing, huruf angka, kalimat dan/ atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pengguna jalan.

2) Pasal 3

Rambu lalu lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas :

- a) Rambu peringatan
- b) Rambu larangan
- c) Rambu perintah
- d) Rambu petunjuk

3) Pasal 7 ayat 1

Rambu peringatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf a digunakan untuk memberikan peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.

4) Pasal 11 ayat 1

Rambu larangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf b digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan

5) Pasal 15 ayat 1

Rambu perintah sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf c digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pengguna jalan

6) Pasal 18 ayat 1

Rambu petunjuk sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf digunakan untuk memandu Pengguna Jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada pengguna jalan.

d. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan, pasal 1:

- 1) Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di palabuhan dan di lintasan.
- 2) Otoritas Pelabuhan Yang Digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan yang selanjutnya disebut OPAP adalah unit kerja pemerintah dipelabuhan yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhan yang diusahakan secara komersial.
- 3) Unit Pelaksana Teknis (UPT) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhan dan pemberian.
- 4) Operator Pelabuhan adalah Badan Usaha Pelabuhan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan yang mengusahakan jasa pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.

2. Landasan Teori

a. Transportasi

Menurut Ilham dan Komalasari (2017:32), “transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana, prasarana, yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan”. Banyak elemen yang terkait dalam sistem transportasi baik sarana, prasarana maupun pergerakan, antara lain : kelaikan, sertifikasi, perambuan, kenavigasian, sumber daya manusia, geografi, demografi dan lain-lain. Terdapat 5 unsur utama transportasi, yaitu : 1) Manusia, yang memerlukan transportasi, 2) Barang, yang dibutuhkan manusia, 3) Kendaraan, sarana untuk transportasi, 4) Jalan, prasarana untuk transportasi, 5) Organisasi, pengelola kegiatan transportasi.

Sebagian besar kegiatan manusia sehari-hari berhubungan dengan penggunaan alat transportasi. Dengan alat pengangkutan tersebut makan manusia lebih mudah untuk berpindah tempat atau memindahkan barang ke tujuan tertentu.

Berikut ini pengertian transportasi menurut para ahli:

- 1) Menurut Steenbrink, “pengertian transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis”.
- 2) Menurut Bowersox, “pengertian transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan”.

3) Menurut Soegijatna, “pengertian transportasi adalah memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya”. Dari pengertian di atas mengenai transportasi maka terlihat adanya hubungan Antara 3 hal yaitu :

- a) Adanya muatan yang diangkut
- b) Adanya kendaraan sebagai alat angkut
- c) Adanya jalan yang dapat dilalui

b. Kapal Penyeberangan

Menurut Abubakar (2013:29-31) “kapal penyeberangan sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri, kapal penyeberangan”. berdasarkan fungsinya terbagi atas tiga yaitu : 1) Kapal penyeberangan yang memuat penumpang (*passenger*), 2) Kapal penyeberangan yang memuat kendaraan (*Ro-ro*), 3) Kapal penyeberangan yang memuat penumpang dan kendaraan (*Ro-pax*).

Berbagai macam kapal digunakan sebagai Ferry, tergantung pada jarak perjalanan, kapasitas kapal, kecepatan yang diperlukan dan keadaan air yang harus dilalui diantaranya *Hydrofoil*, *havercraft* dan kapal cepat.

Pendefinisian kapal Ro-Ro oleh Llyod’s Register adalah kapal penumpang dengan 1 / lebih deck baik tertutup maupun terbuka yang

mengangkut penumpang, kendaraan dan barang yang ada di dalam kendaraan dalam bentuk curah atau palet atau box, kendaraan di atas kendaraan, container carrt dan lain-lain.

c. Pelabuhan

Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung 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 laa selama menunggu pengiriman kedaerah tujuan atau pengapalan (Triadmojo, 2009:3).

d. Dermaga

Dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatkan dan menambatkan kapal yang melakukan bingkar muat barang dan naik turun penumpang (Triadmojo, 2009:47).

e. Zonasi

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

f. Terminal Penumpang

Terimal penumpang merupakan bangunan gedung sebagai tempat untuk ruang tunggu penumpang sebelum diperkenankan memasuki kapal (Triadmojo, 2009:135).

g. 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 sistem (Triadmojo, 2009:135).

h. Tempat Tunggu Kendaraan Bermotor Sebelum Naik Ke Kapal (lapangan parkir)

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 dalam kapal (Triadmojo, 2009:136).

i. Pelayanan Pelabuhan

Menurut Abubakar et al (2013:158-159), “pelabuhan penyeberangan diselenggarakan untuk pelayanan terhadap penumpang, kendaraan beserta muatannya dan kapal”.

1) Pelayanan Penumpang

- a) Sistem penjualan tiket
- b) Memberi pelayanan sesuai dengan fasilitas yang ada di pelabuhan
- c) Pemberitahuan keberangkatan kapal
- d) Memberikan informasi alur keluar kapal

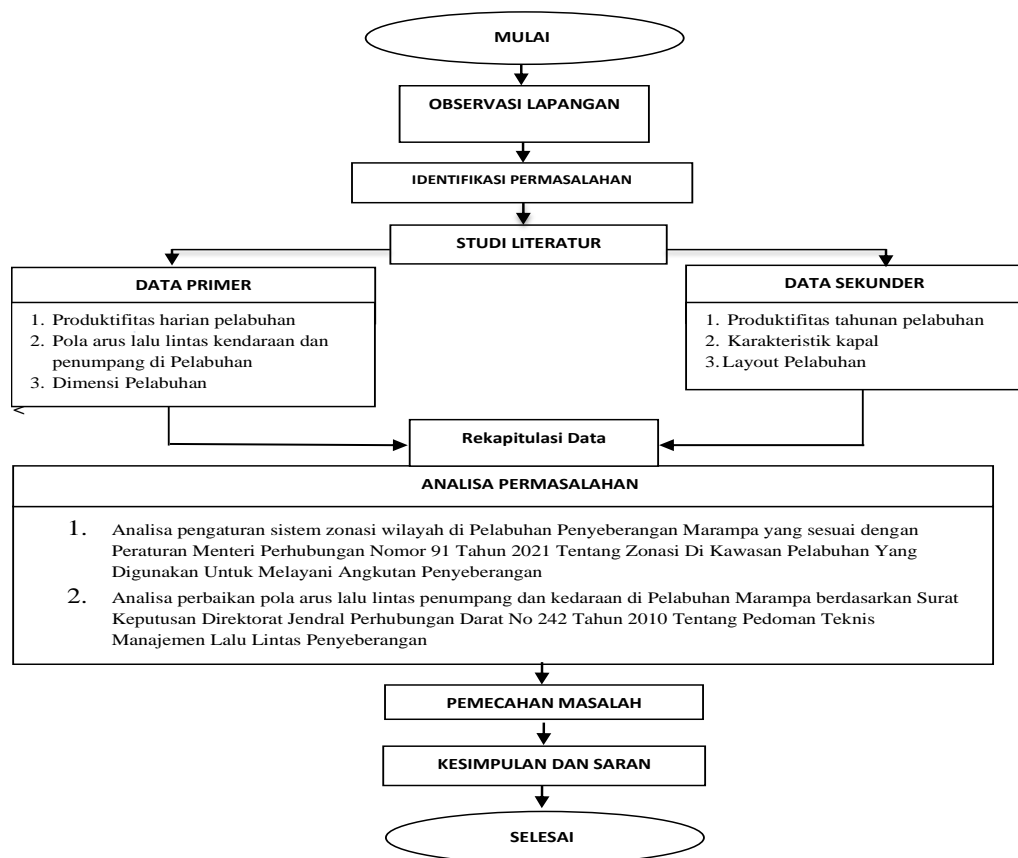
2) Pelayanan Kendaraan

- a) Pengaturan arus kedatangan kendaraan
- b) Penimbangan kendaraan serta muatan bagi kendaraan barang
- c) Penjualan tiket di loket

- d) Pengaturan di area parkir
- e) Pengaturan masuk ke kapal

C. Kerangka Penelitian

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah bagan kerangka penelitian ini. Kerangka penelitian dapat dilihat pada gambar 2.1 di bawah ini:



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

Di lihat dari gambar 2.1 kerangka penelitian di mulai dari obsevarsi lapangan, setelah itu di dapatkan permasalahan pada kondisi di lapangan yang ada dari permasalahan tersebut di identifikasi yang mengacu pada studi literatur yaitu studi yang berdasarkan sumber-sumber seperti dari internet, jurnal, dan

lain,lain, dari studi literatur tersebut mendapatkan 2 jenis data yaitu data primer dan data sekunder dari 2 jenis data tersebut di rekapitulasi data, setelah dari hal tersebut maka dapat di Analisa dari permasalahan yang ada dilapangan berdasarkan PM. Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang di gunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan, maka di dapatkan pemecahan masalah, dari pemecahan masalah tersebut bisa didapatkan kesimpulan dan saran.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif menurut Sugiyono (2011:51) merupakan penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menemukan, menggambarkan, dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial yang tidak dapat dijelaskan, diukur atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif.

Sedangkan menurut Sugiyono (2011:9) menyimpulkan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat post positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah (sebagai lawannya eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan tri-anggulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian ini lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Kesimpulan dari beberapa pengertian diatas adalah bahwa penelitian kualitatif merupakan penelitian ilmiah untuk menyelidiki kondisi objek alamiah dengan menjelaskan, menggambarkan, mendeskripsikan objek yang di teliti secara terperinci.

B. Sumber Data/Subyek Penelitian

Penelitian ini menggunakan beberapa jenis data untuk mendapatkan data sebagai bahan acuan dan perbandingan. Data yang diperoleh adalah sebagai berikut:

1. Data Primer

Menurut Suryabrata (2016:39), data primer adalah data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti (atau petugas-petugasnya) dari sumber pertamanya.

2. Data Sekunder

Menurut Suryabrata (2016:36), data sekunder biasanya telah tersusun dalam bentuk dokumen-dokumen, misalnya data mengenai keadaan demografis suatu daerah, data mengenai produktivitas suatu perguruan tinggi, data mengenai persediaan pangan di suatu daerah, dan sebagainya.

Subyek Penelitian merupakan informan yaitu orang yang akan memberikan informasi tentang situasi dan kondisi tempat penelitian. Untuk mengetahui bagaimana penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Arar Provinsi Papua Barat. Adapun pihak-pihak tersebut adalah : a. BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat, b. Kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Arar, c. Badan Pusat Statistik Provinsi Papua dan Papua Barat.

C. Metode/Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

a. Observasi

Observasi menurut Zainal Arifin dalam buku (Kristanto, 2018) observasi adalah suatu proses yang didahului dengan pengamatan kemudian pencatatan yang bersifat sistematis, logis, objektif, dan rasional terhadap berbagai macam fenomena dalam situasi yang sebenarnya, maupun situasi buatan. Adapun salah satu teknik yang dapat digunakan untuk mengetahui atau menyelidiki tingkah laku nonverbal yakni dengan menggunakan teknik observasi. Metode observasi atau pengamatan adalah kegiatan keseharian manusia dengan menggunakan panca indera mata dan dibantu dengan panca indera lainnya. Kunci keberhasilan observasi sebagai teknik pengumpulan data sangat banyak ditentukan pengamat sendiri, sebab pengamat melihat, mendengar, mencium, atau mendengarkan suatu onjek penelitian dan kemudian ia menyimpulkan dari apa yang ia amati itu. Pengamat adalah kunci keberhasilan dan ketepatan hasil penelitian

1) Observasi Lapangan

Kegiatan ini bertujuan untuk mengunjungi, melihat, serta mengamati kondisi langsung yang ada di lapangan. Pada kegiatan ini hal-hal yang dilaksanakan adalah mengamati secara visual terhadap situasi yang akan diteliti, berupa pengamatan pola arus lalu lintas dan sistem zonasi. Pemilihan lokasi ini bertempat di

Pelabuhan Penyeberangan Arar Kabupaten Sorong Provinsi Papua dan Papua Barat.

2) Metode Perhitungan

Disini Penulis menghitung/mencacah jumlah objek dalam suatu kurun waktu tertentu dengan menggunakan alat bantu (seperti: counter, dll). Data yang diperoleh berupa data kuantitatif yang akurat.

a) Survei Produktivitas Harian

Menghitung produktivitas pelabuhan per hari, survei ini dilakukan selama 5 hari.

b) Pengukuran Wilayah Pelabuhan

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

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapat berdasarkan pengamatan pihak lain dan berupa laporan secara tertulis.

a. Metode Kepustakaan

Data sekunder didapat dari literatur atau buku-buku yang ada di Perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang dan buku-buku lainnya yang berkaitan dengan penelitian serta peraturan – peraturan yang ada kaitannya dengan penelitian ini.

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:

- a. Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat dan Kabupaten Sorong
- b. Kantor PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Sorong

Tabel 3.1 Jenis Data dari Instansi/Kantor Terkait

No	Nama Instansi / Kantor Terkait	Jenis Data Yang di Dapat
1	BPTD Provinsi Papua Barat dan BPS Kabupaten Sorong	Papua Barat dalam Angka
2	Kantor ASDP cabang Sorong	Karakteristik Kapal Produktivitas Tahunan Penumpang dan Kendaraan.

Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah Papua & Papua Barat, 2022

D. Teknik Analisis Data

Dari permasalahan yang ada maka penulis melakukan beberapa analisa untuk memecahkan permasalahan diatas dan analisa yang digunakan untuk menyelesaikan permasalahan ini yaitu :

- a. Analisa Sistem Zonasi Pada Pelabuhan Penyeberangan Arar Kabupaten Sorong

Analisa yang digunakan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut yaitu dengan menetapkan dan melakukan pembagian batas-batas wilayah

yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, ada beberapa zonasi yaitu : 1) Zonasi A(untuk Orang), 2) Zonasi B (untuk Kendaraan), 3) Zonasi C (untuk fasilitas), 4) Zonasi D (untuk daerah khusus terbatas), 5) Zonasi E (untuk area parkir Kendaraan untuk keberangkatan selanjutnya).

b. Analisa Pola Arus Lalu Lintas Pada Pelabuhan Penyeberangan Arar Kabupaten Sorong

Analisa pola arus lalu lintas di Pelabuhan yaitu dengan menganalisa kondisi pola arus penumpang dan kendaraan yang ada. Kondisi tersebut akan disesuaikan dengan SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang pedoman teknis manajemen lalu lintas penyeberangan.

Analisa peralatan sistem zona untuk kelancaran, ketertiban dan teraturnya pelabuhan perlu penambahan rambu darat untuk mendukung sistem zona serta pengaturan lalu lintas di Pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas yaitu : 1) Rambu peringatan, 2) Rambu larangan, 3) Rambu perintah, 4) Rambu petunjuk.

BAB IV

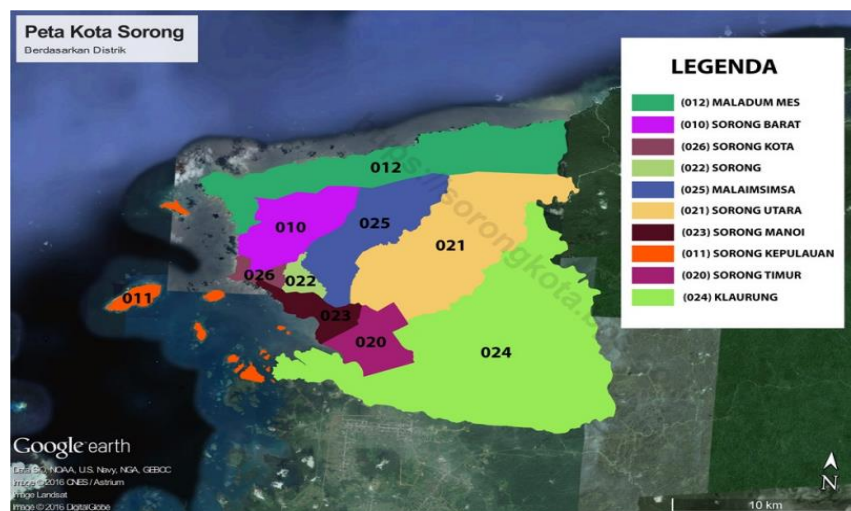
ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum

a. Kondisi Geografis

Secara geografis, wilayah Provinsi Papua Barat terletak antara 0° - 4° LS dan antara 124° - 132° BT di bagian utara berbatasan dengan Samudera Pasifik, bagian timur berbatasan dengan Provinsi Papua, bagian Selatan berbatasan dengan Laut Banda, Provinsi Maluku dan bagian barat berbatasan dengan Laut Seram. Luas wilayah Provinsi Papua Barat $102.949,15 \text{ km}^2$ terdiri dari 12 Pemerintahan Kabupaten dan 1 Pemerintahan Kota. Kota Sorong terletak di bawah garis khatulistiwa diantara $131^{\circ}51'$ BT dan $0^{\circ}54'$ LS dengan luas wilayah 1.105 km^2 , sebagian besar wilayah Kota Sorong merupakan daerah perbukitan dan jumlah penduduk di Kota Sorong 289.767 Jiwa.



Gambar 4.1. Peta Wilayah Kota Sorong Berdasarkan Distrik

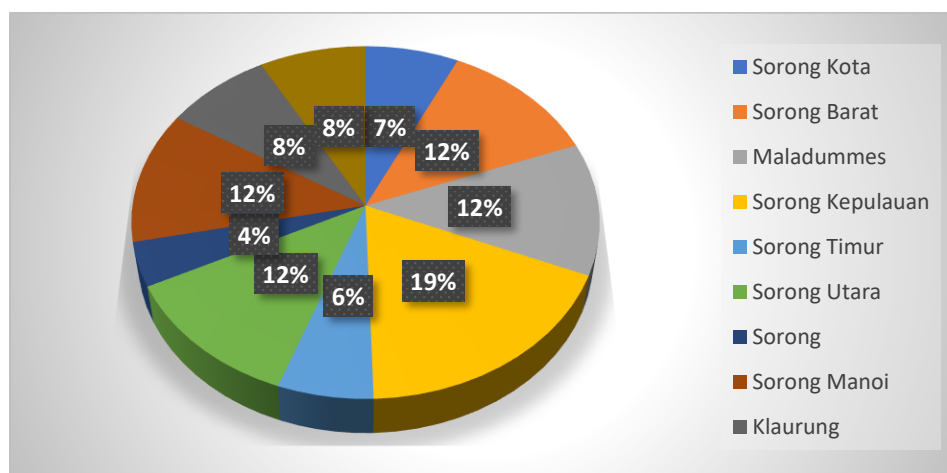
Sumber : BPS Kota Sorong Papua Barat, 2022

Tabel 4.1 Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Distrik di Kota Sorong

Kecamatan	Ibu kota Kecamatan	Luas Total Wilayah (km ²)	Jumlah Pulau
Sorong Barat	Klawasi	127,74 km ²	-
Maladummes	Tanjung Kasuari	126,40 km ²	-
Sorong Kepulauan	Doom Timur	200,11 km ²	2
Sorong Timur	Klamana	69,39 km ²	-
Sorong Utara	Malanu	127,21 km ²	-
Sorong	Remu	48,81 km ²	-
Sorong Manoi	Malawei	135,97 km ²	1
Klaurung	Klablim	88,83 km ²	-
Malaimsimsa	Klabulu	102,50 km ²	-
Sorong Kota	Kampung Baru	78,04 km ²	-
Kota Sorong	Distrik Sorong	1.105 km²	3

Sumber: BPS Kota Sorong Papua Barat, 2022

Berdasarkan tabel Luas Daerah dan Jumlah Pulau menurut Kecamatan di Kota Sorong tahun 2022, luas keseluruhan distrik yang berada di Kota Sorong ialah 1.105 km² dan distrik yang memiliki daerah terluas ialah distrik Sorong Kepulauan dengan luas sebesar 200,11 km².



Gambar 4.2 Luas Daerah menurut Distrik
Sumber: BPS Kota Sorong Papua Barat, 2022

b. Batas Administrasi

Berdasarkan kondisi geografisnya, Kota Sorong memiliki wilayah administrasi yang dapat dilihat pada table 4.2:

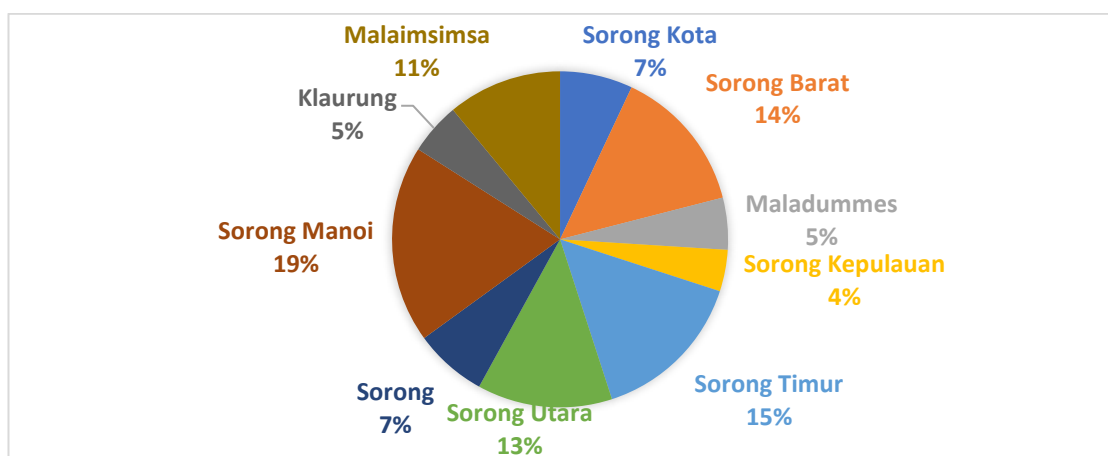
Tabel 4.2. Batas Administrasi Kota Sorong Provinsi Papua Barat

Bagian	Batas Wilayah Administrasi
Utara	Berbatasan dengan Kabupaten Raja Ampat
Selatan	Berbatasan dengan Kabupaten Sorong
Timur	Berbatasan dengan Kabupaten Sorong
Barat	Berbatasan dengan Kabupaten Raja Ampat

Sumber: Hasil Penelitian Tim PKL Papua Barat, 2022

c. Kependudukan

Penduduk Kota Sorong berdasarkan data dari Hasil Proyeksi Penduduk Interim 2020-2023 (Pertengahan tahun/Juni) jumlahnya sebanyak 289.767 jiwa yang terdiri dari 152.487 jiwa penduduk laki-laki dan 137.280 jiwa penduduk perempuan. Rasio jenis kelamin penduduk Kota Sorong adalah 111.08 Angka ini menunjukkan bahwa dalam setiap 100 orang penduduk perempuan terdapat 111 orang penduduk laki-laki Jumlah penduduk terbesar terdapat pada distrik Manoi yaitu sejumlah 56.145 jiwa penduduk.



Gambar 4.3 Presentase Penduduk Kota Sorong Menurut Distrik

Sumber: BPS Kota Sorong Papua Barat, 2022

d. Komoditas Daerah dan Pertumbuhan Ekonomi Kawasan

1) Perekonomian

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan statistic pendapatan regional yang dapat dimanfaatkan untuk mengevaluasi hasil pembangunan sekaligus sebagai dasar perencanaan pembangunan ekonomi di suatu wilayah. PDRB pada dasarnya merupakan jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu daerah tertentu atau merupakan jumlah nilai produk barang dan jasa yang dihasilkan didalam wilayah domestik untuk selanjutnya digunakan sebagai konsumsi akhir masyarakat.

Tabel 4.3 Presentase Distribusi PDRB Kota Sorong 5 Tahun Terakhir

Lapangan Usaha	2017	2018	2019	2020	2021
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	7,44	7,12	8,99	8,89	9,04
Pertambangan dan Penggalian	1,11	1,10	1,12	1,16	1,16
Industri Pengolahan	4,87	4,64	4,87	4,99	5,31
Pengadaan Listrik dan Gas	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12
Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	0,25	0,24	0,23	0,25	0,29
Konstruksi	30,32	30,39	22,335	21,79	20,24
Perdagangan Besar dan Eceran	16,69	17,14	20,32	20,32	20,90
Transportasi dan Pergudangan	7,35	7,44	8,52	8,15	7,11
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	1,35	1,40	1,47	1,51	1,64

Lapangan Usaha	2017	2018	2019	2020	2021
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Informasi dan Komunikasi	4,78	4,85	5,36	6,13	6,59
Jasa Keuangan dan Asuransi	3,91	3,85	4,06	4,19	4,35
Real Estate	2,73	2,77	2,88	2,92	3,18

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Sorong, 2022

2) Perindustrian

Hasil dari kegiatan penggalian di Kota Sorong antara lain, batu gunung, batu kali, batu kapur, koral, kerikil, batu marmer, pasir, pasir silika, pasir kuarsa, kaolin, tanah lat dan lain-lain. Bahan-bahan galian yang di dapat ini biasanya di gunakan sebagai bahan baku atau bahan penolong sektor industri maupun konstruksi.

3) Pariwisata

Papua Barat terkenal dengan wisata baharinya yang indah sampai ke mancanegara salah satunya adalah Geosite Piaynemo yang terletak di Kabupaten Raja Ampat. Salah satu akses untuk menuju ke Kabupaten Raja Ampat yaitu dengan menggunakan *Speedboat* dari Kota Sorong. Karena, lokasi spot-spot wisatanya yang teletak di pulau” kecil di Kabupaten Raja Ampat.

2. Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian dilakukan pada Pelabuhan Penyeberangan Arar yang terletak pada Kabupaten Sorong Provinsi Papua dan Papua Barat. Pada Pelabuhan Penyeberangan Arar terdapat 1 (satu) Kapal yang beroperasi yaitu KMP. Arar yang Lintasannya (Sorong-Fakfak-Wahai). Berikut sarana dan prasarana yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Arar:

a. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

1) Sarana

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi. Kapal tersebut melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Adapun kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Arar dan dikelola oleh BPTD Wilayah XXV Prov. Papua dan Papua Barat yang diambil sebagai sampel tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal adalah sebagai berikut terlampir dan dapat dilihat lebih lanjut pada lampiran.

a. Ship Particular KMP. Kalabia

Adapun spesifikasi kapal ferry yang beroperasi di Pelabuhan Arar



Gambar 4.4. KMP. Kalabia

Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat 2022

Berikut data karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Arar Kabupaten Papua Barat pada tabel 4.4.

Tabel 4.4 Ship Particular KMP. Kalabia

URAIAN	KETERANGAN
Nama Kapal	KMP. KALABIA
Milik	DITJEN PERHUBUNGAN DARAT
Tanda Selar	GT.1167No. 1321/Dda
Bendera Kebangsaan	Indonesia
Call Sign	JZWQ
Galangan Pembuatan	PT. DOK & Perkapalan Kodja Bahari (Persero)
Tahun Pembuatan	2021
Jenis Kapal	Roll On Roll Off (Ro-Ro)/Baja
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) A 100 P
Panjang Seluruh (LOA)	56.02 Meter
Panjang Garis Tegak (LBP)	48.82 Meter
Lebar Kapal (B)	14.00 Meter
Tinggi Geladak (D)	3.80 Meter
Tinggi Sarat/ Draft (T)	2.70 Meter
Tonase Kotor/ GT (Gross Tonage)	1.167 GT
Tonase Bersih/ NT (Net Tonage)	498 NT
Kecepatan Kapal	11.00 Knot
Kapasitas Penumpang	
Penumpang VIP	40 Orang
Penumpang Ekonomi	124 Orang
Penumpang di Lesehan/ Tatami	96 Orang
Jumlah Total	260 Orang

URAIAN	KETERANGAN
Jumlah Crew	21 Orang
Kapasitas Kendaraan (Campuran)	26 Unit Campuran (15 Truck + 11 Sedan)
Tangki-Tangki	
Tangki Bahan Bakar	92 Ton
Tangki Air Tawar	90 Ton
Tangki Minyak Pelumas	9 ton
Tangki Ballast Haluan	150 Ton
Tangki Ballast Buritan	87 Ton
Dirty Oil Tank	4.5 Ton
Bilge Tank	4.5 Ton
Ukuran Pintu Ramps Door Haluan & Buritan	
Panjang	6.0 Meter
Lebar	4.5 Meter
IMO (Internasional Meteorological Organization)	9742285
MMSI (Maritime Mobile Service Identity)	525001113
AIS Vessel Type / AIS Jenis Kapal	Passenger / Penumpang
Status	Active / Aktif

Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat 2022

b. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Berikut merupakan keadaan serta data prasarana yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Arar.

1) Pelabuhan Penyeberangan Arar

Adapun kondisi *layout existing* yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Arar dapat dilihat pada gambar 4.5 dibawah ini:



Gambar 4.5. Layout kondisi existing Pelabuhan Penyeberangan Arar

Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat 2022

2) Lapangan Parkir

Lapangan parkir di gunakan untuk kendaraan mobil dan motor pengantar dan penjemput penumpang.



Gambar 4.6. Lapangan Parkir Pelabuhan Penyeberangan Arar

Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat 2022

3) Ruang Tunggu Penumpang

Ruang tunggu penumpang berfungsi untuk penumpang yang menunggu kedatangan kapal. Pada Pelabuhan Arar tidak terdapat Ruang Tunggu Penumpang jadi untuk penumpang yang menunggu kedatangan kapal mereka harus menunggu di lapangan parkir yang tersedia.

4) Loker Penumpang dan Kendaraan

Loker yang ada di Pelabuhan Arar untuk penjualan tiket baik tiket penumpang maupun tiket kendaraan masih di satu loket. Pada Pelabuhan Arar tidak tersedianya Loker Penumpang dan Kendaraan untuk pengguna jasa, jika pengguna jasa ingin membeli tiket mereka dapat membeli tiket pada di depan pintu masuk kapal.

5) Pos Pemeriksaan Tiket

Pos pemeriksaan berfungsi sebagai tempat petugas melakukan pengecekan tiket penumpang dan kendaraan yang akan masuk ke kapal.

6) Ruang Generator

Ruang Generator atau ruang mesin di gunakan untuk kebutuhan listrik tambahan.



Gambar 4.7. Generator Pelabuhan Penyeberangan Arar
 Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat 2022

7) Penampungan air bersih

Penampungan air bersih di gunakan untuk melengkapi kebutuhan air bersih di Pelabuhan Arar.



Gambar 4.8. Penampungan Air Pelabuhan Penyeberangan Arar
 Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat 2022

8) Dermaga

Dermaga di Pelabuhan Arar merupakan dermaga tipe MB (*Movable Bridge*) yang digunakan untuk akses kapal bongkar muat

dan *Movable Bridge* dalam kondisi tidak berfungsi namun tidak mengganggu proses bongkar muat.



Gambar 4.9. Movable Bridge Pelabuhan Penyeberangan Arar
Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat 2022

9) *Trestle*

Trestle merupakan jalan/akses dari daratan menuju ke dermaga yang digunakan pada pelabuhan yang perairannya dangkal pada garis pantai.



Gambar 4.10. *Trestel* Pelabuhan Arar
Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat 2022

10) Rumah MB

Rumah MB digunakan untuk mengatur *Movable Bridge* pada dermaga agar dapat di sesuaikan dengan ketinggian muka air pada saat kapal akan bersandar ke dermaga.



Gambar 4.11. Rumah *Movable Bridge* Pelabuhan Arar

Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat 2022

11) *Bolder*

Bolder berfungsi sebagai tempat untuk tambat kapal yang akan bersandar ke dermaga.



Gambar 4.12. *Bolder* Pelabuhan Arar

Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat 2022

12) *Fender*

Fender berfungsi sebagai peredam gesekan antara kapal dengan dermaga pada saat kapal sandar.



Gambar 4.13. *Fender* Pelabuhan Arar

Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat, 2022

13) *Catwalk*

Catwalk digunakan untuk akses penumpang dari dermaga menuju ke kapal.

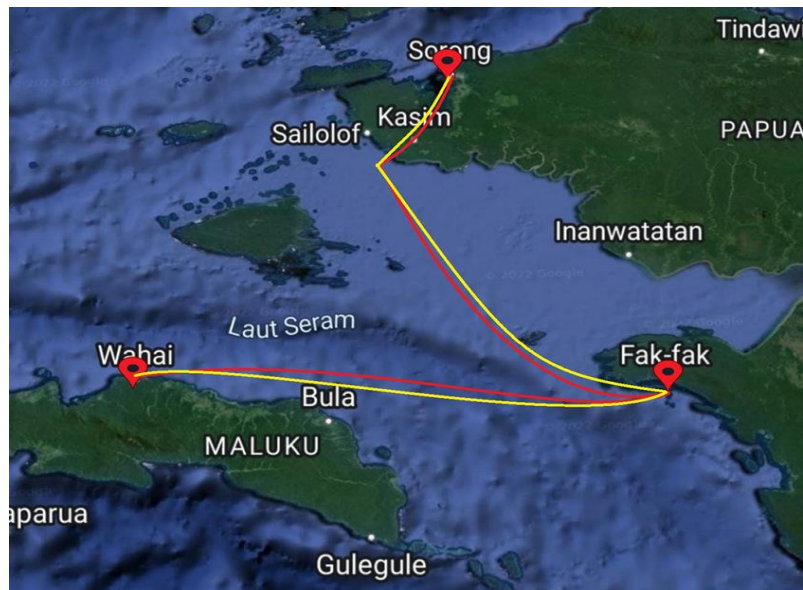


Gambar 4.14. *Catwalk* Pelabuhan Arar

Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat, 2022

Alur

Alur pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan. Alur pelayaran merupakan jalur yang berpeluang meingkatkan pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat dan daerahnya. Berikut ini adalah peta alur alur pelayaran angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Arar pada gambar



Gambar 4.15. Peta Lintasan

Sumber : BTPD XXV Wilayah Papua dan Papua Barat 2022

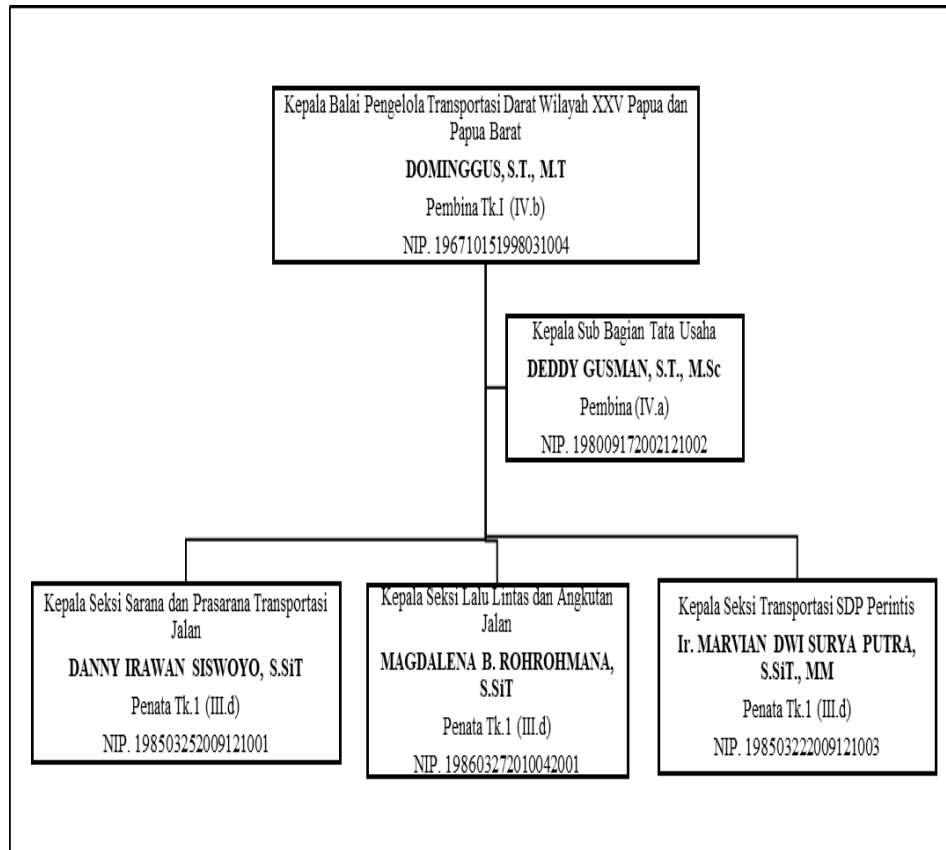
c. Instansi Pembina Transportasi

Instansi Pembina Bidang Angkutan Penyeberangan

1) BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

Adapun struktur organisasi yang terdapat di BPTD Wilayah XXV

Papua dan Papua Barat adalah sebagai berikut:



Gambar 4.16. Struktur Organisasi BPTD Wilayah XXV
Sumber : BTPD XXV Wilayah Papua dan Papua Barat 2022

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat adalah BPTD Tipe B yang dibentuk berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM No. 154 Tahun 2016 tentang Organisasi Tata Cara Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat dan memiliki ruang lingkup wilayah kerja di Pulau Papua yang memiliki luas sekitar 421.981 yang terdiri atas Provinsi Papua dan Papua Barat.

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

Dalam tulisan ini terdapat data survei yang telah diperoleh dari observasi di Pelabuhan Penyeberangan Arar selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan dan data yang diperoleh dari instansi terkait. Data yang diperoleh adalah sebagai berikut :

a) Data Primer

Data ini merupakan data yang didapatkan Penulis melalui survei di lokasi Praktek Kerja Lapangan. Berikut data yang didapatkan oleh penulis selama melakukan survei :

1) Produktivitas Penumpang dan Kendaraan

Adapun selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dilakukan survei kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Arar selama 3 trip, yaitu dimulai tanggal 10 April 2022 sampai dengan 10 Mei 2022.

2) Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang di Pelabuhan Arar

Adapun selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dilakukan survei Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang di Pelabuhan Arar. Untuk pola arus pada pelabuhan Penyeberangan Arar yaitu dari pintu masuk gerbang langsung menuju lapang siap parkir setelah kapal tiba lalu menuju ke kapal untuk pembelian tiketnya pada pintu masuk kapal baik pembelian tiket penumpang penjalan kaki maupun kendaraan.

Hal tersebut di akibatkan karena Gedung pada area Pelabuhan Penyeberangan Arar tersebut disewakan dengan sistem pinjam pakai dengan pihak KEK (Kawasan Ekonomi Khusus). Untuk pola arus kendaraan dan penumpang .

b) Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang bukan diusahakan sendiri pengumpulannya oleh peneliti. Data Sekunder ini diperoleh dari berbagai instansi yang terkait pada obyek penelitian yang kemudian diolah serta direkapitulasi sehingga menjadi satu data yang baku. Cara yang digunakan untuk mengumpulkan data sekunder anatara lain :

Metode Institusional

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

- 1) Kantor BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat
- 2) Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Arar
- 3) BPS Kabupaten Sorong
- 4) Kantor ASDP cabang Sorong

Data yang didapatkan adalah sebagai berikut :

Tabel 4.5. Data Fasilitas Sisi Perairan Pelabuhan Penyeberangan Arar

No	Jenis Fasilitas	fasilitas sisi perairan						Keterangan
		Ada/Tidak Ada	Baik/ Rusak	Jumlah	Ukuran			
					Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m2)	
1	Dermaga Plengsengan	tidak ada	-	-	-	-	-	-
2	Dermaga Movable Bridge	ada	rusak	1 bh	8 m	5 m	40 m2	tidak terawat
3	Rumah Movable Bridge	ada	baik	-	3 m	3 m	6 m2	tidak terpakai
4	Breasting Dolphin	ada	baik	3 bh	-	-	-	-
5	Mooring Dolphin	ada	baik	3 bh	-	-	-	-
6	Catwalk	ada	baik	5 bh	6 m	2 m	12 m2	
7	Fender	ada	rusak	5 bh	-	-	-	tidak terawat
8	Bolder	ada	baik	11 bh	-	-	-	
9	Break Water	tidak ada	-	-	-	-	-	
10	Lampu Penerangan	tidak ada	-	-	-	-	-	
11	Dinding Turap	ada	baik	-	-	-	-	
12	SBNP	tidak ada	-	-	-	-	-	

Sumber : BPTD Wilayah XXV Papua dan Papua Barat

Tabel 4.6 Data Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Penyeberangan Arar

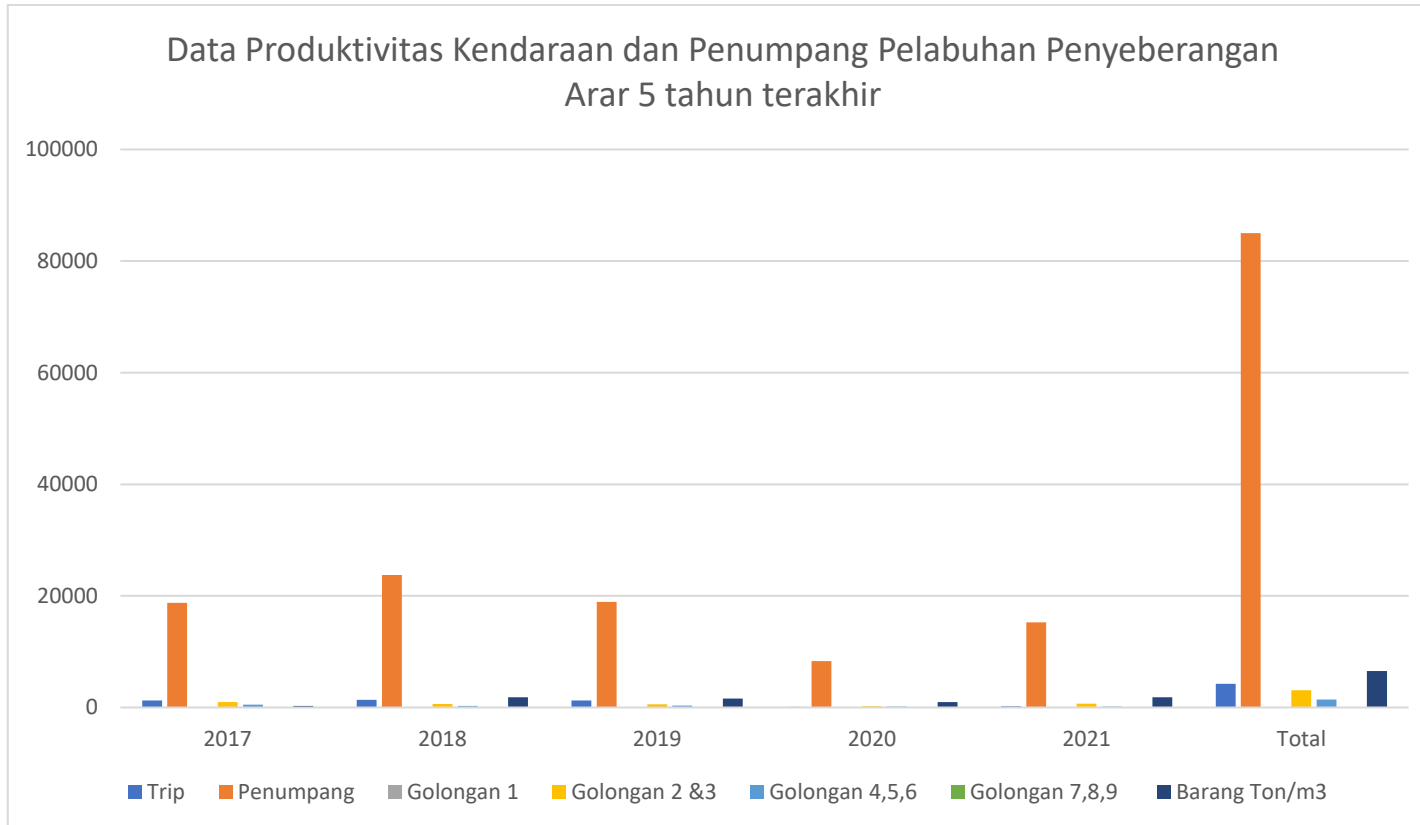
No	Jenis Fasilitas	Fasilitas sisi Darat						Keterangan
		Ada/tidak ada	Baik/Rusak	Jumlah	Ukuran			
					Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m ²)	
1	Akses jalan ke pelabuhan	ada	rusak	-				
2	gedung terminal	ada	baik	-				
3	lap. Parkir pengantar penjemput	ada	baik	1 bh	24 m	12 m	288 m ²	tidak terpakai
4	lap. Siap muat	tidak ada	-	-	100 m	50 m	5000 m ²	-
5	jembatan timbang	tidak ada	-	-	-	-	-	-
6	loket	ada	baik	1 bh	-	-	-	tidak terpakai
7	tolgate	tidak ada	-	-	-	-	-	-
8	gangway	ada	-	-	98 m	1m	-	-
9	trestel	ada	baik	-	75 m	5 m	375 m ²	-
10	ruang genset	ada	baik	-	5 m	5 m	25 m ²	tidak terawat
11	tempat bahan bakar	tidak ada	-	-	-	-	-	-
12	fasilitas difable	tidak ada	-	-	-	-	-	-
13	fasilitas ibu menyusui	tidak ada	-	-	-	-	-	-
14	toilet	ada	baik	4 bh	-	-	-	terkunci
15	kantin	ada	-	-	-	-	-	-
16	mushola	tidak ada	-	-	-	-	-	-
17	pos jaga	ada	baik	1	4 m	3 m	12 m ²	-
18	lampu penerangan	tidak ada	-	-	-	-	-	-
19	cause way	ada	-	-	-	-	-	-

Sumber : BPTD Wilayah XXV Papua dan Papua Barat

Tabel 4.7. Data Produktivitas Kendaraan dan Penumpang Pelabuhan penyeberangan Arar 5 tahun terakhir

Tahun	Trip	Penumpang	Kendaraan				Barang Ton/M ³
			Gol I	Gol II & Gol III	Gol IV, V, VI	Gol VII, VIII, IX	
2017	1257	18768	-	991	521	-	259
2018	1364	23757	-	600	305	-	1839
2019	1265	18939	-	589	321	-	1623
2020	135	8293	-	234	143	-	980
2021	225	15263	-	686	150	-	1811
Total	4246	85020	-	3100	1440	-	6512

Sumber : PT. ASDP Cabang Sorong, 2022



Gambar 4.17. Grafik Produktivitas Kedatangan 5 (lima) Tahun Terakhir

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)

Berikut adalah Data Produktivitas Keberangkatan 31 (tiga puluh) Hari di Pelabuhan Penyeberangan Arar Dari Tanggal 10 April 2022 – 10 Mei 2022 yang dapat dilihat pada tabel 4.8.:

Tabel 4.8. Data Produktivitas Keberangkatan Selama 31 (tiga puluh satu) Hari Di Pelabuhan Penyeberangan Arar Dari Tanggal 10 April 2022 – 10 Mei 2022

No	HARI/TANGGAL	PNP		KENDARAAN (UNIT)											
		D	A	I	II	III	IV		V		VI		VII	VIII	IX
							A	B	A	B	A	B			
1	RABU/27 APRIL 2022	145	72		36		1								
2	SABTU/30 APRIL 2022	29	8		7			1							
3	RABU/3 MEI 2022	64	32		10										
4	SABTU/7 MEI 2022	76	21		6			2							
5	RABU/10 MEI 2022	120	26		9		1								
JUMALH		434	159		68		2	3							

Sumber : Laporan PKL BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat, 2022



Gambar 4.18. Layout Pelabuhan Penyeberangan Arar
Sumber : BPTD XXV WIL.Papua dan Papua Barat 2022



Gambar 4.19. Layout Pola Arus Keberangkatan dan Kedatangan pada Pelabuhan Penyeberangan Arar
Sumber : BPTD XXV WIL.Papua dan Papua Barat 2022

2. Analisis Data

a. Kondisi Pelaksanaan Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Arar

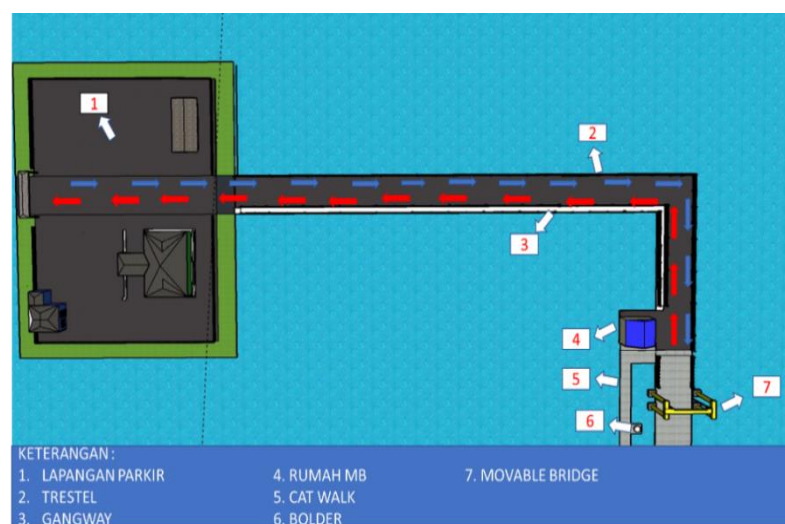
Berdasarkan hasil pengamatan di Lapangan mengenai pelaksanaan Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan didapatkan beberapa permasalahan mengenai pengaturan zonasi dan sterilisasi di Pelabuhan Penyeberangan Arar, diantaranya adalah pejalan kaki berjalan di *trestel* kendaraan, pengantar/penjemput memasuki dermaga pelabuhan, *trestle* dan *dolpin* dijadikan tempat memancing. Belum adanya pemisahan antara loket antara penumpang dan kendaraan, area parkir kendaraan siap muat dan pengantar/penjemput yang masih bercampur.

Hal ini bertentangan dengan kondisi ideal sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, maka seharusnya setiap pelabuhan penyeberangan dituntut agar lebih memperhatikan lagi akan pengaturan lalu lintas muatan yang ada di pelabuhan penyeberangan baik itu penumpang maupun kendaraan agar lebih tertib, teratur, dan lancar. Kelancaran pergerakan muatan baik itu penumpang dan kendaraan yang ada pada suatu pelabuhan menunjukkan keberhasilan kinerja suatu pelabuhan dalam mengatur dan mengolah operasional pelabuhan untuk menjadi lebih baik didalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Selain itu hal tersebut juga disebabkan oleh kurangnya rambu petunjuk serta rambu pendukung sistem zonasi yang menyebabkan para penumpang masih berada di zona yang dilarang dan berkegiatan disana.

b. Kondisi Pola Arus Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Arar

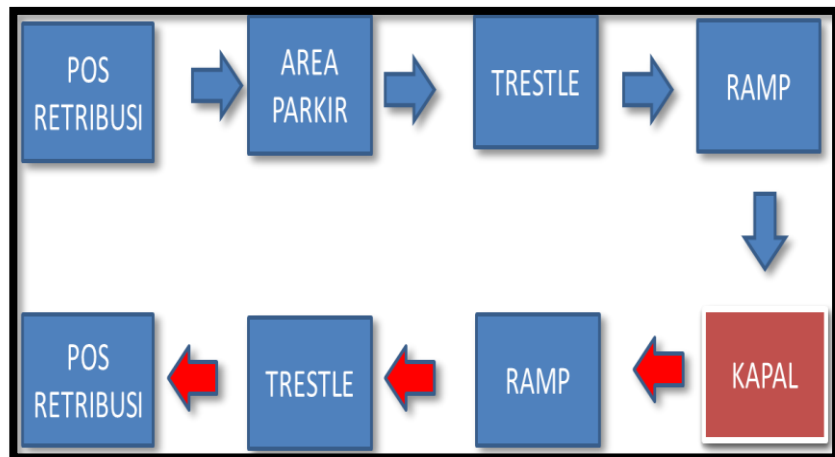
1) Kondisi Pola Arus Penumpang

Pengaturan pola arus penumpang dan kendaraan di pelabuhan merupakan suatu hal yang penting guna meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa. Berikut kondisi dan *layout* pola arus penumpang saat ini di Pelabuhan Arar:



Gambar 4.20. Layout Pola Arus Penumpang Pada Saat Kondisi Eksisting

- a) Pola arus lalu lintas penumpang naik ke kapal pada saat ini :
1. Pola arus masuk penumpang dimulai dari Pos Retribusi, 2. Penumpang langsung menuju loket yang ada di gedung terminal untuk membeli tiket, 3. Penumpang lalu menunggu kedatangan kapal di ruang tunggu yang ada di dalam gedung terminal, 4. Penumpang lalu berjalan menuju ke kapal melalui Trestle lalu naik ke kapal melewati Dermaga tetap dan pintu rampa.



Gambar 4.21. Pola Pergerakan Penumpang Di Pelabuhan Penyeberangan Arar

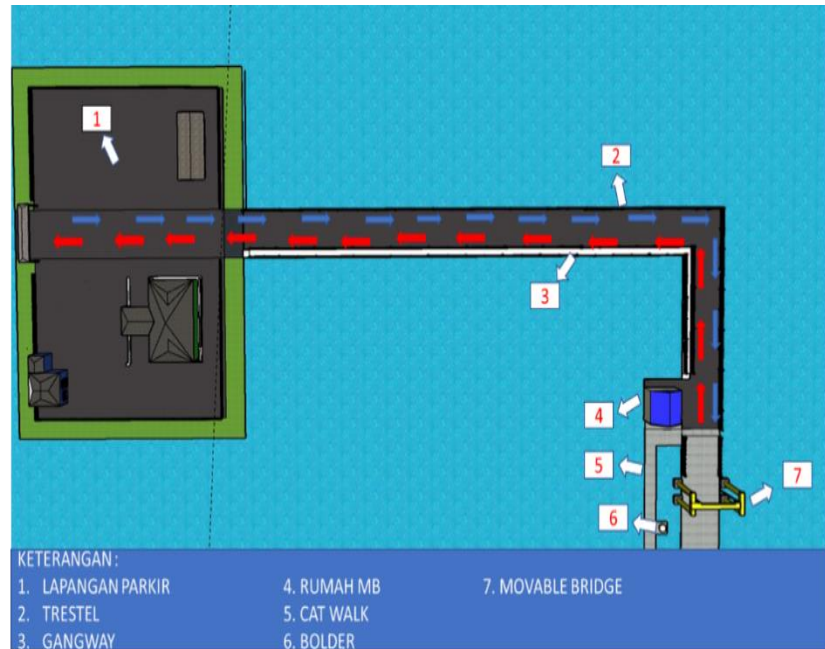
- b) Pola arus lalu lintas penumpang turun dari kapal pada saat ini :1. Pola arus keluar penumpang juga melewati Dermaga Tetap lalu berjalan melewati *trestle* karena tidak adanya *gangway* penumpang, 2. Penumpang langsung berjalan keluar area Pelabuhan.

2) Kondisi Pola Arus Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Arar

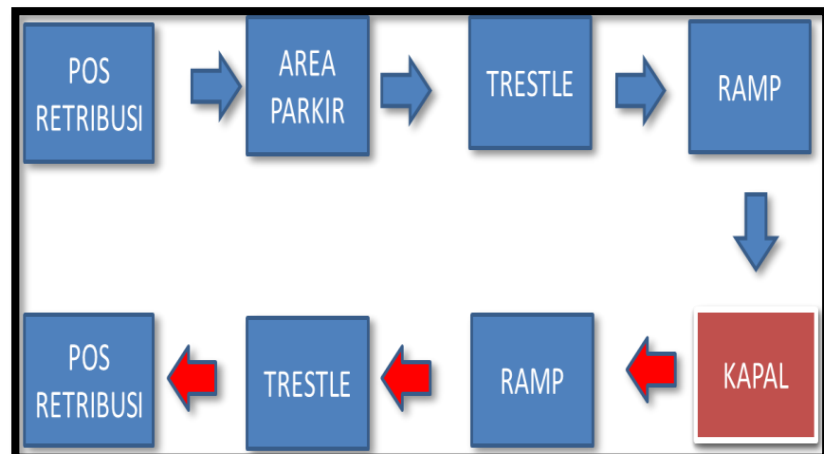
Pengaturan pola arus penumpang dan kendaraan di pelabuhan merupakan suatu hal yang penting guna meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa. Berikut kondisi dan *layout* pola arus kendaraan saat ini di Pelabuhan Arar:

- a) Pola arus lalu lintas Kendaraan naik ke kapal pada saat ini :1. Pola arus masuk kendaraan dimulai dari awal Pos Retribusi masuk ke Area Pelabuhan, 2. Kemudian seluruh supir memarkirkan kendaraannya Di Area Parkir menunggu kedatangan kapal, untuk pembelian tiket berada di depan pintu masuk kapal, 3. Kemudian seluruh supir memarkirkan

kendaraannya di Area Parkir menunggu kedatangan kapal, untuk pembelian tiket berada di depan pintu masuk kapal, 4. Kemudian Kendaraan masuk ke kapal melewati trestle dan Dermaga tetap.



Gambar 4.22. Layout Pola Arus Kendaraan Pada Saat Kondisi Eksisting



Gambar 4.23. Pola Pergerakan Kendaraan Di Pelabuhan Penyeberangan Arar

b) Pola arus lalu lintas Kendaraan turun dari kapal pada saat ini :1.

Pola arus keluar kendaraan dimulai dari melewati *Dermaga*

Tetap secara bergantian menuju trestle, 2. Kemudian kendaraan langsung keluar dari area pelabuhan.

C. Pembahasan

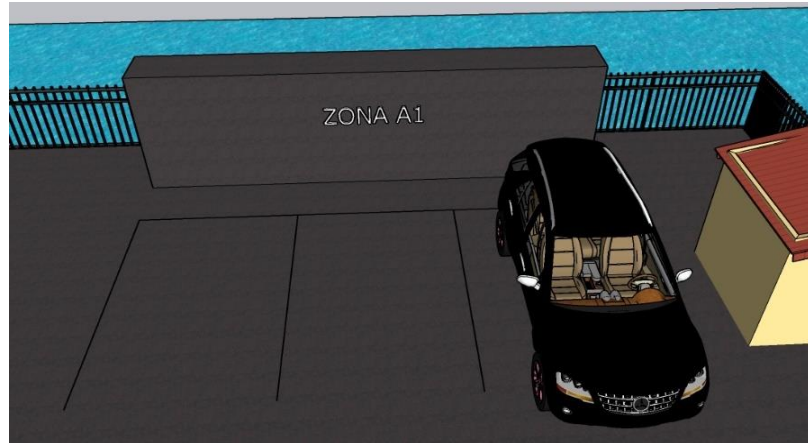
1. Penerapan Sistem Zonasi yang Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

Dari melihat kondisi yang terjadi pada saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Arar. Maka diperlukannya sistem zonasi untuk menertibkan kendaraan dan penumpang agar mendukung keamanan dan kenyamanan kegiatan di pelabuhan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan dalam perencanaan sistem zona harus memperhatikan:

- a. Zona A

- 1) Zona A1 : Gerbang, Lapangan Parkir Antar-Jemput, Loket

Zona ini mulai dari pintu gerbang pelabuhan sampai ke loket penumpang yang ada di gedung terminal. Lapangan parkir ini berada di sisi sebelah kiri dari kios makanan yang dikhususkan untuk kendaraan pengantar dan penjemput atupun penumpang yang ingin berbelanja di kios-kios tersebut.



Gambar 4.24. Zona A1 (Lapangan Parkir Antar Jemput)



Gambar 4.25. Zona A1 (Loket Penumpang)

2) Zona A2 : Ruang Tunggu Penumpang

Berfungsi untuk ruang tunggu calon penumpang yang akan naik ke atas kapal, terletak di dalam gedung terminal, sehingga setelah penumpang selesai membeli tiket langsung menunggu di ruangan ini, dan tidak diperkenankan untuk keluar lagi karena ruangan ini sudah steril dari penumpang lain yang tidak akan menyeberang.



Gambar 4.26. Zona A2 (Ruang Tunggu Penumpang)

3) Zona A3 : Pemeriksaan Tiket Penumpang

Berfungsi untuk jalan penumpang yang akan masuk ke kapal serta tempat untuk pemeriksaan tiket penumpang yang akan masuk ke kapal. Terletak tepat disebelah zona A2, dizona ini terdapat petugas yang sudah siap mengumpulkan tiket penumpang yang akan menyeberang dan mengarahkannya *gangway* penumpang menuju ke kapal.



Gambar 4.27. Zona A3 (Gangway dan Pemeriksaan Tiket Penumpang)

b. Zona B

1) Zona B1 : Jembatan timbang dan *tollgate* bagi kendaraan

Berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan *tollgate*, tetapi pada saat ini di pelabuhan penyeberangan Arar tidak terdapatnya jembatan timbang dan *tollgate*. Maka telah direncanakan penempatan *tollgate* dan jembatan timbang rencana.



Gambar 4.28. Zona B1 (Jembatan Timbang)



Gambar 4.29. Zona B1 (*Tollgate* Kendaraan)

2) Zona B2 : Antrian kendaraan yang akan menyeberang

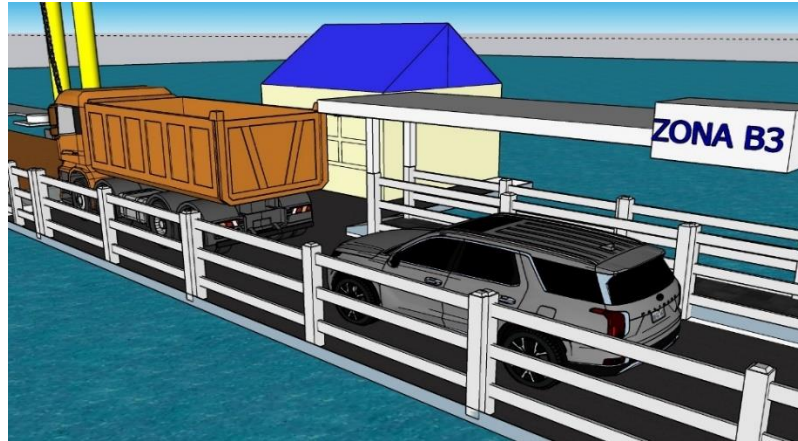
Berfungsi untuk antrian kendaraan sebelum masuk ke kapal (sudah memiliki tiket). Zona ini juga biasa disebut lapangan parkir siap muat, yang dibagi menjadi 3 bagian yaitu lapangan parkir untuk kendaraan roda 2, untuk kendaraan pribadi, dan kendaraan umum dan barang seperti bus dan truk bermuatan.



Gambar 4.30. Zona B2 (Antrian Kendaraan yang akan Menyeberang)

3) Zona B3 : Area muat kendaraan siap masuk ke kapal

Kendaraan roda 4 atau lebih, berjalan menuju area muat kendaraan masuk ke kapal sesuai dengan instruksi operator pelabuhan melalui jalur yang telah disediakan. Zona ini terletak di *trestle* khusus kendaraan yang langsung terhubung dengan *moveable bridge* dan pintu rampa kapal.



Gambar 4.31. Zona B3 (Area Muat Kendaraan Siap Masuk Ke Kapal)

c. Zona C

Area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas.

1) *Gangway* Penumpang

Jalur khusus penumpang yang telah ditentukan di pelabuhan, dimana *gangway* tersebut menghubungkan antara jalur masuk dan keluar Pelabuhan.



Gambar 4.32. Zona C (*Gangway* Penumpang)

2) Tempat Bolder

Tempat khusus untuk mengikat tali tambat kapal pada saat sandar, posisi *bolder* ini berada di atas *dolphin* dan berdampingan dengan *fender*, *bolder* memiliki peran penting dalam menjaga kapal tetap merapat ke arah *moveable bridge* terutama saat adanya gelombang yang besar.



Gambar 4.33. Zona C (Tempat Bolder)

3) Rumah MB (*Moveable Bridge*)

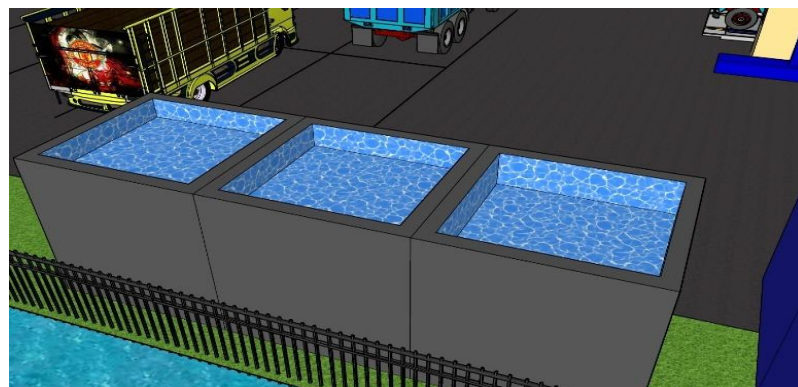
Merupakan tempat untuk mengoperasikan jembatan bergerak guna kelancaran proses bongkar muat kendaraan. Rumah MB ini terletak tepat disamping *Moveable Bridge*. Tidak semua orang dapat memasuki ruangan ini, hanya petugas pengoperasi MB yang boleh memasuki ruangan ini, karena alat tersebut rawan kerusakan, sehingga harus dioperasikan oleh petugas yang memahaminya.



Gambar 4.34. Zona C (Rumah *Moveable Bridge*)

4) Fasilitas Air Tawar

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.



Gambar 4.35. Zona C (Fasilitas Air Tawar)

5) Ruang Mesin

Tempat untuk mengalirkan listrik ke pelabuhan khususnya ketika kapal akan sandar dan kapal akan diberangkatkan.



Gambar 4.36. Zona C (Ruang Mesin)

d. Zona D

Area pelabuhan untuk perkantoran dan komersial.

1) Zona D1 : Perkantoran

Berfungsi untuk mengurus segala administrasi pada Pelabuhan Arar, tetapi pada saat ini di pelabuhan penyeberangan Arar sudah terdapatnya Perkantoran akan tetapi tidak digunakan yang semestinya.



Gambar 4.37. Zona D1 (Perkantoran)

2) Zona D2 : Area Komersil

Berfungsi untuk membuka usaha seperti toko makanan, toko souvenir di area Pelabuhan Arar, tetapi pada saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Arar tidak terdapatnya area komersil. Maka telah di rencanakan penempatan area komersil rencana.



Gambar 4.38. Zona D2 (Area Komersial)

e. Zona E

Merupakan Area parkir untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan Arar.



Gambar 4.39. Zona E (Area parkir)

Berdasarkan analisa di atas, dapat dilihat bahwa dengan adanya pembagian zona wilayah di Pelabuhan Arar dapat meningkatkan pelayanan bagi pengguna jasa, maka telah dibuatkan *layout* pembagian zona wilayah pelabuhan sebagai berikut :



Gambar 4.40. *Layout* Rencana Pelabuhan Penyeberangan Arar

Keterangan:

a. Zona penumpang (Zona A)

- 1) Zona A1: Zona umum yang berfungsi untuk penempatan pintu gerbang pelabuhan, tempat parkir kendaraan pengantar/penjemput, loket tiket penumpang.
- 2) Zona A2 : Zona umum terbatas yang berfungsi sebagai ruang tunggu penumpang untuk calon penumpang yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket) dan pengguna jasa (pengantar) yang tidak menyeberang namun memiliki tiket retribusi jasa pemeliharaan pelabuhan.

- 3) Zona A3 : Zona terbatas yang berfungsi untuk penghubung ruang tunggu ke *gangway* dan sebagai tempat pemeriksaan tiket penumpang.
- b. Zona kendaraan (Zona B)
- 1) Zona B1 : Zona umum yang berfungsi untuk pintu gerbang.
 - 2) Zona B2 : Zona umum terbatas yang berfungsi untuk lapangan parkir antrian kendaraan menyeberang yang sudah memiliki tiket sebelum masuk kapal.
 - 3) Zona B3 : Zona terbatas yang berfungsi untuk lapangan parkir kendaraan siap muat/siap masuk kapal.
- c. Zona fasilitas vital (Zona C)
- 1) Zona C : Berfungsi untuk keamanan dan keselamatan fasilitas yang penting, yang terlarang dimasuki kecuali petugas, antara lain: a) Rumah MB, b) Fasilitas Air Tawar, c) Ruang Mesin, d) Tempat Bolder, e) *Gangway*
- d. Zona daerah khusus terbatas (Zona D)
- 1) Zona D1: Zona terbatas yang berfungsi untuk perkantoran.
 - 2) Zona D2: Zona komersial yang berfungsi untuk toko-toko dalam Kawasan Pelabuhan Penyeberangan.
- e. Zona kantong parkir (Zona E)
- 1) Zona E : Berfungsi Area Parkir untuk Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan

2. Penerapan Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan

a. Pola Arus Lalu Lintas Penumpang

Penumpang pejalan kaki yang akan menyeberang atau yang akan keluar dari pelabuhan, harus melewati jalan khusus pejalan kaki yang telah direncanakan dari depan pintu gerbang masuk pelabuhan sampai dengan tempat pembelian tiket penumpang yang dibantu dengan pembuatan jalan khusus pejalan kaki seperti gambar 4.41. sebagai berikut:



Gambar 4.41. Penumpang Pejalan Kaki

Kemudian, bagi penumpang yang diantar dapat langsung berjalan Menuju loket penumpang yang berada di Gedung Terminal telah direncanakan kemudian langsung membeli tiket dan masuk kedalam ruang tunggu penumpang seperti gambar 4.42.



Gambar 4.42 Analisa Penumpang yang di antar dan di jemput

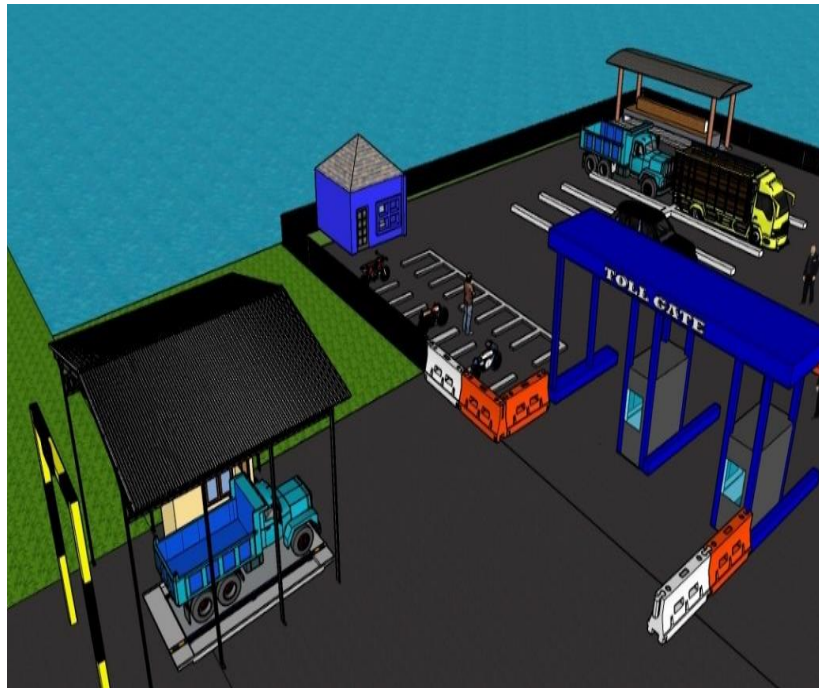
Setelah dari ruang tunggu, penumpang menuju ke kapal melalui penambahan *gangway* yang telah direncanakan seperti pada gambar 4.43.



Gambar 4.43. Penumpang Menuju Ke Kapal Melalui *Gangway*
Rencana

b. Lalu Lintas Kendaraan

Kendaraan barang yang akan menyeberang langsung menuju ke Loket Kendaraan dan jembatan timbang dan sebelum membeli tiket kendaraan yang membawa muatan wajib ditimbang dengan tujuan untuk mengetahui besarnya muatan yang di angkut pada kendaraan tersebut. Berikut ini adalah analisa gambar dapat dilihat 4.44.



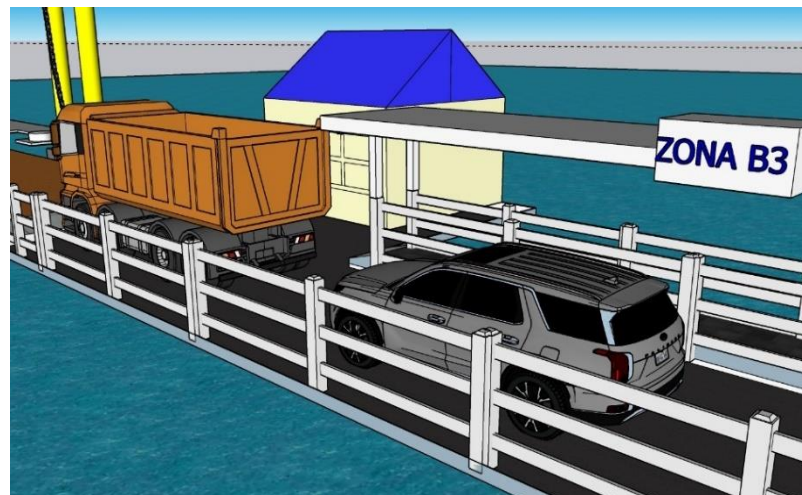
Gambar 4.44.Lajur Kendaraan Masuk Ke Pelabuhan

Kendaraan yang telah memiliki tiket, langsung diarahkan menuju Zona B2 yaitu lapangan parkir siap muat sebelum ke kapal. Berikut gambar analisa kendaraan menuju lapangan parkir siap muat.



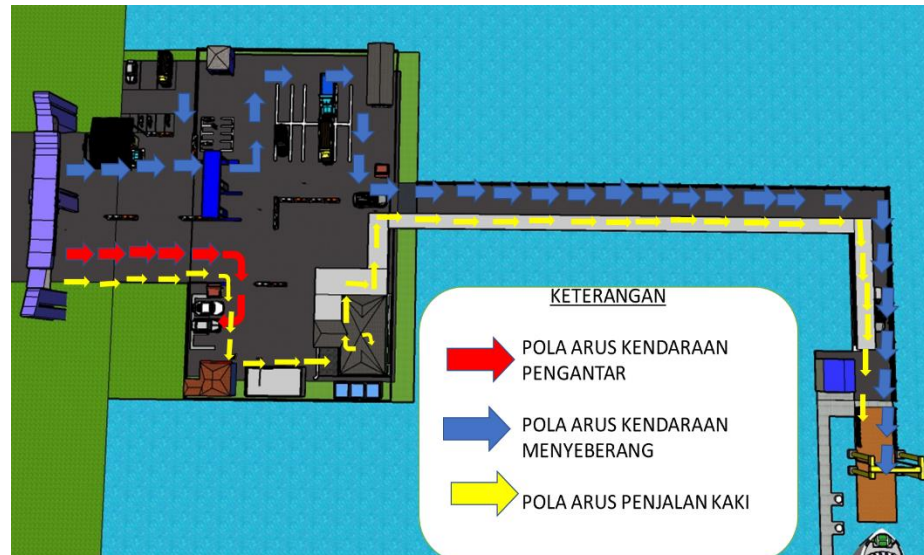
Gambar 4.45. Kendaraan Di Lapangan Parkir Siap Muat

Pada saat waktu pemuatan telah tiba yang di umumkan oleh petugas pelabuhan menggunakan pengeras suara, kendaraan yang telah memiliki tiket dipersilahkan untuk masuk ke kapal melalui berdasarkan antrian tiket. Berikut adalah gambar analisa antrian kendaraan masuk kedalam kapal.



Gambar 4.46. Antrian Kendaraan Masuk Kapal (Zona B3)

Berikut adalah penerapan pola lalu lintas penumpang dan kendaraan yang direncanakan untuk Pelabuhan Penyeberangan Arar setelah diterapkan tata letak fasilitas darat sistem zonasi wilayah.



Gambar 4.47. Rencana Pola Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Naik Ke Kapal

Keterangan gambar naik ke kapal :

1) Penumpang

- a) Semua penumpang dan pengantar atau penjemput masuk melalui pintu gerbang utama pelabuhan dan menurunkan penumpang di tempat parkir kendaraan pengantar/penjemput, lalu menuju loket tiket penumpang yang terletak di Gedung Terminal sedangkan untuk kendaraan yang mengantar dapat memarkirkan kendaraannya dilapangan parkir pengantar dan penjemput (zona A1).
- b) Penumpang yang telah memiliki tiket menunggu di ruang tunggu (zona A2).

- c) Penumpang menuju kapal keluar dahulu dari ruang tunggu dan menuju *gangway* yang terhubung dengan ruang tunggu, disini akan dilakukan pemeriksaan tiket, dan hanya satu kali saja dilakukan pengecekan tiket (zona A3)
- d) Penumpang masuk ke kapal melalui pintu rampa dengan mengikuti instruksi operator kapal (zona C).

2) Kendaraan

- a) Semua jenis kendaraan masuk melalui gerbang utama dan melewati portal kendaraan dan menuju ke *tollgate* kendaraan (zona B1)
- b) Semua kendaraan yang akan menyeberang masuk di Lapangan Parkir siap Muat (dilakukan pengecekan tiket) (zona B2).
- c) Kendaraan roda 4 atau lebih masuk ke parkir kendaraan siap muat sesuai dengan instruksi operator pelabuhan dan operator kapal (zona B3).
- d) Kendaraan masuk ke kapal melalui Dermaga tetap dengan teratur sesuai instruksi operator kapal (zona C).



Gambar 4.48. Rencana Pola Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Turun dari Kapal

Keterangan gambar turun dari kapal :

1) Penumpang

- a) Semua penumpang yang turun dari kapal masuk ke lajur khusus penumpang (*gangway*) melalui dermaga menuju ruang tunggu penumpang (zona A3).
- b) Setelah sampai di ruang tunggu (zona A2), setelah sampai di ruang tunggu, penumpang keluar menuju lapangan parkir bagi penumpang yang dijemput dan bagi penumpang yang jalan kaki menuju jalur khusus yang telah direncanakan.
- c) Semua penumpang baik yang dijemput maupun pejalan kaki keluar dari pelabuhan (zona A1).

2) Kendaraan

- a) Semua jenis kendaraan keluar melalui pintu rampa kapal dan dermaga (zona C) menuju zona B3.

- b) Setelah sampai di zona B3, kendaraan menuju keluar ke zona B1 (zona B2).
 - c) Semua Kendaraan keluar melalui pintu gerbang pelabuhan (zona B1).
- c. Analisa Penambahan Peralatan Pendukung Sistem Zona

Pelabuhan Penyeberangan Arar perlu adanya peralatan pendukung sistem zona untuk mendukung tertib dan teraturnya pelabuhan. Perlu adanya rambu untuk memberikan peringatan, perintah, larangan dan petunjuk bagi pengguna jasa, dan kerucut lalu lintas (*traffic cone*) sebagai pembatas atau penghalang pada lahan parkir siap muat agar kendaraan yang parkir di lahan parkir siap muat tidak saling mendahului saat akan melintas di *trestle* menuju ke kapal, selain itu kendaraan dari berlawanan arah juga tidak bisa memasuki wilayah tersebut. Rambu dan peralatan jalan yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

- 1) Rambu Larangan Masuk untuk rambu ini dibutuhkan 3 buah.
- 2) Rambu Dilarang Mendahului untuk rambu ini dibutuhkan 1 buah.
- 3) Rambu Dilarang Parkir untuk rambu ini dibutuhkan 1 buah.
- 4) Rambu Tempat Parkir untuk rambu ini dibutuhkan 3 buah.
- 5) Rambu Petunjuk Arah untuk rambu ini dibutuhkan 1 buah.
- 6) Rambu Himbauan untuk rambu ini dibutuhkan 1 buah.
- 7) Rambu Peringatan untuk rambu ini dibutuhkan 1 buah.
- 8) Rambu Larangan Merokok untuk rambu ini dibutuhkan 1 buah.
- 9) Penunjuk Zona A1 dibutuhkan 1 buah.
- 10) Penunjuk Zona A2 dibutuhkan 1 buah.

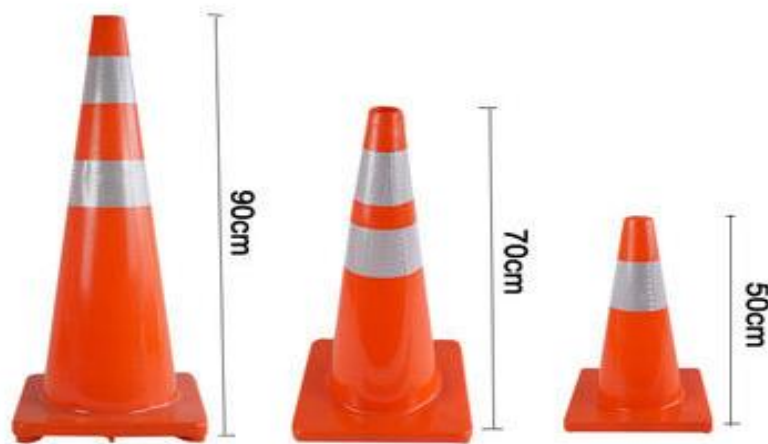
- 11) Penunjuk Zona A3 dibutuhkan 1 buah.
- 12) Penunjuk Zona B1 dibutuhkan 1 buah.
- 13) Penunjuk Zona B2 dibutuhkan 1 buah.
- 14) Penunjuk Zona B3 dibutuhkan 1 buah.
- 15) Penunjuk Zona C dibutuhkan 1 buah.
- 16) Penunjuk Zona D1 dibutuhkan 1 buah.
- 17) Penunjuk Zona D2 dibutuhkan 1 buah.
- 18) Penunjuk Zona E dibutuhkan 1 buah.

Pada tabel di atas telah dijelaskan mengenai rambu apa saja yang akan diletakkan di zona wilayah yang telah direncanakan, berikut gambaran peletakkan rambu-rambu tersebut dalam sebuah layout pelabuhan:



Gambar 4.49. Layout Penempatan Rambu yang Direncanakan

Setelah melakukan pengaturan penempatan rambu sebagai alat pendukung sistem zona, kemudian direncanakan juga penempatan kerucut lalu lintas (*traffic cone*) yang terbuat dari plastik atau karet berukuran 50 hingga 90 cm, sehingga terkesan lebih ringan dan mudah dipindah, terutama pada saat kendaraan akan parkir ataupun akan masuk menuju ke kapal.



Gambar 4.50. Kerucut Lalu Lintas (*Traffic Cone*)

Sumber : Hasil Analisis, 2022

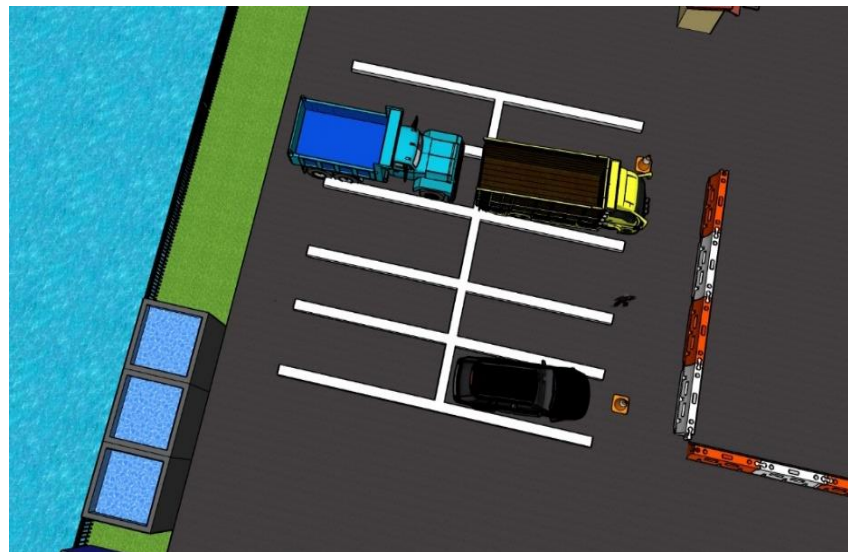


Gambar 4.51. Penempatan *Traffic Cone* Rencana

Setelah itu, diatur juga penempatan marka jalan berupa garis putih yang membatasi antar satu kendaraan dengan kendaraan lain di areal parkir kendaraan pengantar dan penjemput serta parkir kendaraan siap muat.



Gambar 4.52. Penempatan Marka Jalan di Lapangan Parkir Antar-Jemput



Gambar 4.53. Penempatan Marka Jalan di Lapangan Parkir Siap Muat

d) Perbandingan fasilitas di Pelabuhan Penyeberangan Arar

Tabel 4.9. Perbandingan Fasilitas Kondisi Saat Ini dan yang direncanakan

No	Kondisi saat ini	Kondisi yang direncanakan
1	Penumpang dan kendaraan bercampur melalui jalur yang sama saat naik dan turun dari kapal.	Usulan pembangunan dan penempatan fasilitas <i>gangway</i> untuk memisahkan jalur penumpang dan kendaraan pada saat naik dan turun kapal.
2	Tidak adanya alat pengukuran berat dan tinggi kendaraan sehingga kendaraan yang memiliki muatan berlebih tetap bisa naik ke atas kapal	Usulan pembangunan dan penempatan fasilitas jembatan timbang dan portal agar berat dan tinggi kendaraan dapat dibatasi sehingga mengurangi resiko bahaya kecelakaan akibat kelebihan muatan
3	Tercampurnya areal parkir siap muat dan areal parkir kendaraan pengantar dan penjemput	Usulan pemisahan wilayah parkir siap muat dan parkir kendaraan antar-jemput guna mengurangi resiko penumpukan kendaraan
4	Tidak adanya loket penumpang dan kendaraan	Pemisahan loket penumpang dan kendaraan guna

No	Kondisi saat ini	Kondisi yang direncanakan
		peningkatan pelayanan di pelabuhan

Sumber: Hasil Analisa Penulis, (2022)

- e) Perbandingan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Arar

Tabel 4.10. Perbandingan Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Kondisi Saat Ini dan yang Direncanakan

No	Kondisi saat ini	Kondisi yang direncanakan
1	Setelah membeli tiket, penumpang bebas berjalan dan menunggu dimana saja	Penumpang disediakan ruang tunggu yang dilengkapi fasilitas yang nyaman dan steril dari pengguna jasa lain yang tidak berkepentingan
2	Untuk masuk ke kapal, penumpang berjalan melewati <i>trestle</i> sehingga sangat berbahaya karena bercampur dengan kendaraan yang akan masuk ke kapal.	Penumpang berjalan melalui <i>gangway</i> mulai dari ruang tunggu hingga naik ke kapal maupun sebaliknya agar terpisah dengan kendaraan
3	Kendaraan yang parkir disembarang tempat membuat	Memisahkan lapangan parkir yang ada dengan lapangan parkir

No	Kondisi saat ini	Kondisi yang direncanakan
	kondisi lapangan parkir tidak teratur dan tertata	siap muat dan lapangan parkir pengantar-penjemput sehingga arus kendaraan lebih lancar dan teratur

Sumber: Hasil Analisa Penulis, (2022)

Berdasarkan tabel diatas, terlihat jelas perbedaan antara kondisi saat ini dengan kondisi yang direncanakan dari beberapa aspek seperti penempatan *gangway* penumpang dan jembatan timbang, hingga pemisahan loket dan pembagian wilayah parkir kendaraan siap muat dan parkir kendaraan antar-jemput.

f) Perbandingan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Arar

Tabel 4.11. Perbandingan Sistem Zonasi Kondisi Saat Ini dan yang Direncanakan

No	Kondisi saat ini	Kondisi yang direncanakan
1	Belum adanya penerapan sistem zona dan penataan tata letak di pelabuhan ini agar pembagian wilayah untuk tiap pengguna jasa di pelabuhan baik penumpang maupun kendaraan dapat terbagi dengan baik	Usulan penerapan sistem zonasi di pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan agar akses antara penumpang dan kendaraan dapat diterapkan

No	Kondisi saat ini	Kondisi yang direncanakan
		sehingga terciptanya pelabuhan penyeberangan yang aman, tertib, dan teratur

Sumber: Hasil Analisa Penulis, (2022)

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan sistem zonasi wilayah di Pelabuhan Penyeberangan Arar belum di sesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan yang dimana pada Peraturan tersebut pelabuhan harus dilakukan pembagian wilayah zonasi yaitu : a. Zonasi A untuk orang, b. Zonasi B untuk kendaraan, c. Zonasi C untuk fasilitas vital, d. Zonasi D untuk daerah khusus terbatas, e. Zonasi E untuk kantong parkir di luar Pelabuhan Penyeberangan bagi kendaraan yang akan menyeberang. Untuk saat ini Pelabuhan Penyeberangan Arar hanya memiliki fasilitas darat : a. Pintu gerbang, b. Pos jaga, c. Lapangan parkir, d. Gedung Terminal. Dan untuk fasilitas perairan : a. Trestle, b. *Movable Bridge*, c. Rumah *Movable Bridge*, d. Fender, e. Bolder.
2. Pola arus di Pelabuhan Penyeberangan Arar juga belum menerapkan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan, sesuai dengan peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010. Untuk pola arus penumpang dan kendaraan yang digunakan pada Pelabuhan Penyeberangan Arar yaitu dari pintu masuk gerbang lalu langsung menuju ke trestle untuk menunggu kedatangan kapal.

B. Saran

1. Pada Pelabuhan Penyeberangan Arar perlu ditetapkannya zona wilayah untuk penumpang dan kendaraan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan Penyeberangan, serta penempatan petugas di beberapa titik sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing untuk menunjang sistem yang telah direncanakan. Untuk terlaksananya perihal untuk zonasi yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 perlunya surat rekomendasi dari Kantor BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat.
2. Untuk memperlancar pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang baru diperlukannya beberapa fasilitas penunjang seperti berikut:
 - a. Menempatkan peralatan pendukung sistem zona dan pengaturan lalu lintas seperti rambu darat dan marka jalan.
 - b. Memisahkan Loker Penumpang dan Kendaraan yaitu membuat *tollgate* untuk kendaraan.
 - c. Menempatkan fasilitas jembatan timbang sebelum loket kendaraan sehingga dapat dilakukan kontrol terhadap berat dan tinggi maksimal kendaraan yang dapat naik ke atas kapal, guna mengurangi resiko kerusakan pada dermaga *moveable bridge* dan *overload* yang berpengaruh pada stabilitas kapal.
 - d. Merubah pola lapangan parkir kendaraan siap muat dan menyediakan lapangan parkir khusus untuk kendaraan pengantar dan penjemput agar tidak tercampurnya kendaraan yang akan menyeberang dengan kendaraan pengantar dan penjemput penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2008. *Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran*, Presiden Republik Indonesia, Jakarta.
- _____, 2010. *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 242 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan*, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____, 2014. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tentang Rambu Lalu Lintas*, Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- _____, 2021. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan*, Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- Abubakar, Iskandar dkk, 2013, *Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar*, jilid 1, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Arief, Muhammad. 2021. “Pengertian Transportasi Menurut Para Ahli dan Contohnya”, (<http://creatormedia.my.id/pengertian-transportasi-menurut-para-ahli-dan-contohnya/>), diakses pada 24 Mei 2022 pukul 09.42.
- Chaidirrozi, 2012, *Manajemen Operasional Transportasi Sungai, Danau Dan Penyeberangan*. Palembang: Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
- Ilham, Chairul Dan Komalasari, Yeti, 2017, *Transportasi Multimoda*, Alfabeta, Bandung.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. [Online]. Tersedia di (<https://kkbi.web.id/zonasi>).

Kristanto, V. H. 2018. *Metologi Penelitian Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah (KTI)*. Yogyakarta: CV Budi Utama.

Triadmojo, Bambang. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.

Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif-Kualitatif dan R&D*. Cetakan Ke-14. Bandung: Alfabeta,cv.

Suryabrata. 2016. *Psikologi Pendidikan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.