

EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN JANGKAR PROVINSI JAWA TIMUR



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

ERFIRA DINDA PUTRI

1903055

PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI

PERAIRAN DARATAN

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN

PENYEBERANGAN PALEMBANG

TAHUN 2022

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN JANGKAR PROVINSI JAWA TIMUR**



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

**ERFIRA DINDA PUTRI
1903055**

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

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI
PELABUHAN PENYEBERANGAN JANGKAR
PROVINSI JAWA TIMUR**

Nama Taruna/I : **ERFIRA DINDA PUTRI**

NPT : **19 03 055**

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

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2022

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

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

Drs.Brenhard M. Tampubolon, M.Si
NIP. 19641003 199403 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.SiT., MM.
NIP. 19660719 198903 1 001

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN JANGKAR PROVINSI JAWA TIMUR**

Disusun dan Diajukan Oleh:

NAMA : ERFIRA DINDA PUTRI

NPT : 19 03 055

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal 8 Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III



Drs. Brenhard M Tampubolon, M.Si
NIP. 19641003 199403 1 001

Muhammad Khairani, S.SiT., M.Si.
NIP. 19830906 200312 1 006

Purboyo, S.Pd., M.Si.
NIP. 19580323 197903 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.SiT., MM
NIP. 19660719198903 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Erfira Dinda Putri

NPT : 19 03 055

Program Studi : D III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “**EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN JANGKAR PROVINSI JAWA TIMUR**”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no. 116, Prajin, Banyuasin 1 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, 8 Agustus 2022

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Erfira Dinda Putri)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini dengan;

Nama : ERFIRA DINDA PUTRI

NPT : 19 03 055

Program Studi : D III MTPD

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI PELABUHAN PENYEBERANGAN JANGKAR PROVINSI JAWA TIMUR

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, 8 Agustus 2022

ERFIRA DINDA PUTRI
NPT. 19 03 055

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan laporan tugas akhir ini. Penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Ahli Madya pada program studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan. Disamping itu, penulisan KKW ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar dalam kaitannya dengan mengaplikasikan 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, 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. Orang tua dan keluarga yang selalu ada untuk doa dan dukungannya;
2. Bapak Drs. H. Irwan, SH., M. Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang;
3. Bapak Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd dan Bapak Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.Si selaku dosen pembimbing Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
4. Bapak Utomo Harmawan, ATD, MT. selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Provinsi Jawa Timur;
5. Seluruh dosen pengajar Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang yang telah memberikan materi serta wawasan selama pendidikan;

6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang;
7. Kakak Alumni beserta staff pegawai di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Provinsi Jawa Timur yang banyak membantu pelaksanaan kegiatan selama PKL dan Magang;
8. Rekan – rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI serta XXXII terima kasih atas bantuan dan doanya;
9. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kerta Kerja wajib ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karna itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga laporan Tugas Akhir ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Palembang, 8 Agustus 2022

Penulis,

ERFIRA DINDA PUTRI
NPT. 1903055

ABSTRAK

ERFIRA DINDA PUTRI, Evaluasi Penerapan Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Provinsi Jawa Timur, dibimbing oleh Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd. dan DRS. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.Si.

Pelabuhan Penyeberangan Jangkar adalah pelabuhan yang terdapat di Kabupaten Situbondo Provinsi Jawa Timur. Pelabuhan ini berfungsi sebagai akses penyeberangan antar pulau. Pada saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar belum diterapkannya sistem zonasi sesuai dengan aturan yang berlaku yang menyebabkan masih banyaknya orang yang tidak berkepentingan di pelabuhan. Belum teraturnya pola arus kendaraan di pelabuhan Jangkar, sehingga masih banyak terjadi *crossing* antar kendaraan dan masih banyak kendaraan antar jemput yang bebas mengakses zona terlarang di pelabuhan Jangkar. Di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sendiri loket penumpang masih bergabung dengan loket kendaraan, sehingga membuat pengguna kendaraan harus terlebih dahulu turun dari kendaraan dan menyulitkan pengendara.

Untuk menganalisa hal tersebut maka digunakanlah analisa yang berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Sistem Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan untuk menganalisa sistem zonasi dengan membagi zona zona di pelabuhan dan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK,242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu lintas Penyeberangan untuk analisa pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan serta analisa peralatan pendukung sistem sterilisasi dan kelancaran pola arus kendaraan.

Agar terciptanya pelabuhan penyeberangan yang tertib dan aman maka hasil dari analisa tersebut adalah dengan melakukan penetapan sistem zonasi dan pengaturan pola arus kendaraan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar serta untuk menunjang sistem zonasi dan pengaturan pola arus kendaraan diperlukannya pengoptimalisasian fasilitas seperti : penerapan sistem zonasi di pelabuhan dengan pembagian zona zona dan pemabatas antar zona, pemisahan arus kendaraan masuk dan keluar pelabuhan.

Kata Kunci: zonasi, pola arus, kendaraan, orang.

ABSTRACT

ERFIRA DINDA PUTRI, Evaluation The Zoning System At The Jangkar Ferry Port In East Java Province, supervised by Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd. and DRS. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.Si.

Anchor Ferry Port is a port located in Situbondo Regency, East Java Province. This port serves as an inter-island crossing access. At this time, the Anchor Crossing Port has not implemented a zoning system in accordance with the applicable regulations, which causes many people who are not interested in the port. The irregular pattern of the flow of vehicles at the Anchor port, so that there are still many crossings between vehicles and there are still many shuttle vehicles that are free to access the forbidden zone at the Anchor port. At the Anchor Crossing Port itself, the passenger counter is still joined to the vehicle counter, thus making vehicle users have to get off the vehicle first and make it difficult for drivers.

To analyze this, an analysis based on the Minister of Transportation Regulation Number 91 of 2021 concerning the Zoning System in Port Areas Used to Serve Crossing Transportation is used to analyze the zoning system by dividing the zone zones at the port and the Decree of the Director General of Land Transportation Number SK,242 /HK.104/DRJD/2010 concerning Technical Guidelines for Crossing Traffic Management for analysis of regulation of vehicle traffic flow patterns and analysis of supporting equipment for sterilization systems and smooth flow patterns of vehicles.

In order to create an orderly and safe ferry port, the results of this analysis are to establish a zoning system and regulate vehicle flow patterns in the Anchor Crossing Port and to support the zoning system and vehicle flow pattern regulation, optimization of facilities is needed such as: the application of the zoning system at the port with the division of zones and barriers between zones, separation of the flow of vehicles entering and leaving the port.

Keywords: zoning, current patterns, vehicles, people.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN SEMINAR	iii
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	5
E. Batasan Masalah	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Review Penelitian Sebelumnya	7
B. Landasan Teori	9
C. Kerangka Penelitian.....	28
BAB III METODE PENELITIAN	30
A. Jenis Penelitian	30
B. Sumber Data/ Subyek Penelitian	31
C. Metode/Teknik Pengumpulan Data	32

D. Teknik Analisis Data	34
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	43
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	43
1. Gambaran Umum Wilayah	43
2. Sarana dan Prasarana Transportasi	45
3. Instansi Pembina Transportasi	64
4. Produktivitas Angkutan.....	73
5. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan ..	76
B. Hasil Penelitian	78
1. Penyajian Data	78
2. Analisis Data	85
C. Pembahasan	106
BAB V PENUTUP	110
A. Kesimpulan.....	110
B. Saran	112
DAFTAR PUSTAKA	113

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 <i>Review</i> Penelitian	7
Tabel 3.1 Jenis Data dari Instansi/Kantor Terkait.....	34
Tabel 3.2 Contoh Rambu Petunjuk	41
Tabel 4.1 Luas Daerah dan Jumlah Pulau menurut Kecamatan di Kabupaten Situbondo Tahun 2021	44
Tabel 4.2 <i>Ship Particular</i> KMP. Munggiyango Hulalo.....	46
Tabel 4.3 <i>Ship Particular</i> KMP. Dharma Kartika	48
Tabel 4.4 <i>Ship Particular</i> KMP. Satya Kencana	49
Tabel 4.5 Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar	51
Tabel 4.6 Fasilitas Perairan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar	57
Tabel 4.7 Data Produktivitas Keberangkatan Tahun 2017-2021 Pelabuhan Jangkar.....	73
Tabel 4.8 Produktivitas Keberangkatan selama 15 hari (24 Maret-09 April 2022) Pelabuhan Penyeberangan Jangkar	74
Tabel 4.9 Produktivitas Kedatangan selama 15 hari (24 Maret-09 April 2022) Pelabuhan Penyeberangan Jangkar	75
Tabel 4.10 Keterangan Lintas Pelabuhan penyeberangan Jangkar.....	76
Tabel 4.11 Perencanaan Rambu Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar	100
Tabel 4.12 Perbandingan antara Kondisi <i>Eksisting</i> Pelabuhan dan Kondisi Pelabuhan yang direncanakan	108

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Kendaraan dan Masyarakat Bebas Memasuki Area <i>Moveable Bridge</i>	3
Gambar 1.2 Masyarakat Bebas Memancing di Area <i>Catwalk</i>	3
Gambar 2.1 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik Ke Kapal	24
Gambar 2.2 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun Dari Kapal	25
Gambar 2.3 Pola Alur Penelitian	29
Gambar 3.1 Contoh Tata Letak Zonasi Pelabuhan Penyeberangan	38
Gambar 3.2 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun dari Kapal	39
Gambar 3.3 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik Ke Kapal..	40
Gambar 4.1 Peta Administratif Kabupaten Situbondo.....	43
Gambar 4.2 Perbandingan Luas Wilayah Antar Kecamatan di Kabupaten Situbondo	45
Gambar 4.3 KMP. Munggiyango Hulalo	46
Gambar 4.4 KMP. Dharma Kartika	47
Gambar 4.5 KMP. Satya Kencana	49
Gambar 4.6 Gedung Kantor UPTD.....	51
Gambar 4.7 Lapangan Parkir Utama.....	52
Gambar 4.8 Lapangan parkir siap muat	53
Gambar 4.9 Mushola.....	53
Gambar 4.10 Gedung Terminal.....	54
Gambar 4.11 Loker.....	54
Gambar 4.12 Toilet	55
Gambar 4.13 Ruang Tunggu	55
Gambar 4.14 Kantin	56
Gambar 4.15 Instalasi Air	56
Gambar 4.16 <i>Gangway</i>	57
Gambar 4.17 Dermaga.....	58
Gambar 4.18 SBNP.....	58

Gambar 4.19 <i>Bolder</i>	59
Gambar 4.20 <i>Trestle</i>	59
Gambar 4.21 <i>Fender</i>	60
Gambar 4.22 <i>Mooring Dolphin</i>	60
Gambar 4.23 <i>Breasting Dolphin</i>	61
Gambar 4.24 <i>Catwalk</i>	61
Gambar 4.25 Rumah MB	62
Gambar 4.26 <i>Layout</i> Pelabuhan Penyeberangan Jangkar	63
Gambar 4.27 Struktur Organisasi Kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.....	65
Gambar 4.28 Peta Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo Provinsi Jawa Timur.....	77
Gambar 4.29 Loket Penumpang yang Menjadi Satu Dengan Loket Kendaraan ..	79
Gambar 4.30 Pedagang Asongan yang Berjualan Di Area Pintu Masuk Dermaga.....	79
Gambar 4.31 Penumpang yang menunggu tidak pada tempat nya.....	80
Gambar 4.32 <i>Layout</i> eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.....	81
Gambar 4.33 Orang yang tidak berkepentingan sampai ke Zona C	82
Gambar 4.34 <i>Crossing</i> antar kendaraan	83
Gambar 4.35 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan Saat ini	84
Gambar 4.36 Zona A1 (Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput dan Loket Penumpang).....	85
Gambar 4.37 Zona A2 (Ruang Tunggu Penumpang).....	86
Gambar 4.38 Zona A3 (Pemeriksaan Tiket Penumpang).....	86
Gambar 4.39 Zona B1 (Jembatan Timbang dan <i>Tollgate</i> Rencana).....	87
Gambar 4.40 Zona B2 (Lapangan Parkir Siap Muat.....	87
Gambar 4.41 Zona B3 (Area Antrian Kendaraan Siap Masuk Ke Kapal).....	88
Gambar 4.42 Zona C (Bak Penampungan Air).....	89
Gambar 4.43 Zona C (Rumah <i>Movable Bridge</i>).....	89
Gambar 4.44 Zona C (Tempat <i>Bolder</i>).....	90
Gambar 4.45 Area Perkantoran	91

Gambar 4.46 Area Komersial (Mall, dll).....	91
Gambar 4.47 Kondisi rencana lahan untuk area penumpukan	92
Gambar 4.48 <i>Layout</i> Rencana Zonasi Wilayah Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.....	94
Gambar 4.49 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun Dari Kapal.....	96
Gambar 4.50 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik Ke Kapal.....	97
Gambar 4.51 Rencana Pola Arus Kendaraan dan penumpang Naik ke kapal.....	99
Gambar 4.52 Rencana Pola Arus Kendaraan dan penumpang turun Dari Kapal.....	100
Gambar 4.53 <i>Layout</i> Rencana Pemasangan Rambu di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.....	105

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Kabupaten Situbondo adalah sebuah kabupaten di Jawa Timur, dengan pusat pemerintahan dan ibu kota kabupaten terletak di Kecamatan Situbondo. Kabupaten ini terletak di daerah pesisir utara pulau Jawa, di kawasan Tapal Kuda dan dikelilingi oleh perkebunan tebu, tembakau, hutan lindung Baluran dan lokasi usaha perikanan. Dengan letaknya yang strategis, di tengah jalur transportasi darat Jawa-Bali.

Kabupaten Situbondo dilayani oleh beberapa angkutan penyeberangan. Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut kendaraan beserta muatannya dan penumpang. Salah satu pelabuhan yang melayani angkutan penyeberangan di kota ini adalah Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

Pelabuhan Penyeberangan Jangkar merupakan salah satu Pelabuhan yang ada di Provinsi Jawa Timur yang mempunyai peranan penting dalam menghubungkan semua aktivitas antar Kabupaten/Kota. Pelabuhan Penyeberangan Jangkar yang dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo melayani lintasan penyeberangan dari Jangkar, Kalianget, Pulau Kangean, Pulau Sapudi dan Ra'as yang merupakan lintasan perintis dengan 3 (tiga) armada kapal yaitu

KMP. Dharma Kartika, KMP. Satya Kencana, KMP. Munggiyango Hulalo dengan waktu tempuh Jangkar – Ra'as – Kalianget $\pm 9,5$ jam dengan jarak ± 89 mil laut, Jangkar – Sapudi – Kalianget $\pm 6,5$ jam dengan jarak ± 62 mil laut, Jangkar – Kangean ± 10 jam dengan jarak ± 96 mil laut, dan Jangkar – Kalianget ± 4 jam dengan jarak ± 41 mil laut.

Pada kondisi saat ini Pelabuhan Penyeberangan Jangkar belum menerapkan sistem zonasi pelabuhan, sehingga terjadi kendala pada kegiatan turun naik penumpang dan keluar masuk kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar. Belum adanya sistem manajemen zonasi dan lalu lintas pada pelabuhan tersebut mengakibatkan pengaturan di area pelabuhan menjadi kurang teratur seperti gangway dan catwalk yang dijadikan tempat memancing, pengantar atau penjemput memasuki dermaga pelabuhan, parkir sembarang di sepanjang trestel, ditutupnya salah satu gerbang yang dijadikan satu jalur keluar masuk kendaraan sehingga sering terjadinya crossing antar kendaraan yang akan keluar maupun masuk pelabuhan dan masih banyak orang yang tidak berkepentingan keluar masuk di area pelabuhan. Maka diperlukannya penataan sistem zona yang disesuaikan dengan PM nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.



Gambar 1.1 Kendaraan dan Masyarakat Bebas Memasuki Area *Moveable Bridge*



Gambar 1.2 Masyarakat Bebas Memancing di Area *Catwalk*

Dari gambar 1.1 dan gambar 1.2 terdapat beberapa masyarakat yang bebas memancing di area *catwalk* hal tersebut dapat menyebabkan terganggunya kapal ketika hendak sandar maupun ketika hendak meninggalkan dermaga. Kendaraan umum yang mengantar/menjemput barang muatan sampai *moveable bridge*, masyarakat bebas keluar masuk area dermaga pelabuhan sehingga mengganggu pola arus lalu lintas keluar masuk kendaraan dari kapal dan menuju kapal.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian sebagai tugas akhir Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul, **“EVALUASI PENERAPAN SISTEM ZONASI DI**

PELABUHAN PENYEBERANGAN JANGKAR PROVINSI JAWA TIMUR”.

B. 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 yaitu:

1. Bagaimana pengaturan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar agar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan ?
2. Bagaimana pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan?
3. Fasilitas apa sajakah yang digunakan untuk mendukung sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaturan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar agar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.

2. Untuk mengetahui pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.
3. Untuk mengetahui Fasilitas apa sajakah yang digunakan untuk mendukung sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

D. Manfaat Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Taruna

Untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan serta memenuhi salah satu persyaratan dalam menyelesaikan tugas akhir Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.

2. Bagi Lembaga Pendidikan

Kertas Kerja Wajib ini diharapkan bisa menjadi referensi dalam proses pembelajaran dan pengajaran di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

3. Bagi Pemerintah/Instansi Terkait

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

4. Manfaat Bagi Pengguna Jasa

Bagi masyarakat pengguna jasa dapat memperoleh kenyamanan dan ketertiban serta kelancaran di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

E. Batasan Masalah

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib ini tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan masalah. Adapun batasan masalah penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Provinsi Jawa Timur
2. Objek penelitian yang diteliti sebagai berikut :
 - a. Sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.
 - b. Pola arus lalu lintas kendaraan yang mendukung kelancaran arus kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.
3. Menyesuaikan antara kondisi eksisting tentang sistem zonasi dan pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Provinsi Jawa Timur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan Penyeberangan Dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Review penelitian sebelumnya merupakan hasil tugas akhir yang dibuat oleh orang lain yang berkaitan dengan penelitian ini, peneliti harus belajar dari peneliti lain, untuk menghindari duplikasi dan pengulangan penelitian atau kesalahan yang sama seperti yang dibuat oleh peneliti sebelumnya.

Penelitian terdahulu dalam tinjauan pustaka memudahkan penulis dalam menentukan langkah-langkah yang sistematis dari teori maupun konseptual. Berikut ini adalah penelitian terdahulu yang menjadi acuan dan bahan referensi yang menunjang penulis untuk melakukan penelitian terkait tentang sistem zonasi dan pola arus kendaraan yaitu :

Tabel 2.1 *Review Penelitian*

Pembahasan	Muhammad Fajri	Rahmatul Syafitri Pribadi
	1	2
Judul KKW	Pelaksanaan Sistem Zonasi Untuk Penumpang Dan Kendaraan Di Pelabuhan Penyeberangan Marisa Kabupaten Pohuwato Provinsi Gorontalo Tahun 2020	Penerapan Sterilisasi dan Manajemen Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Air Putih Kabupaten Bengkalis Provinsi Riau
Tempat penelitian	Pelabuhan Penyeberangan Marisa Kabupaten Pohuwato Provinsi Gorontalo.	Pelabuhan Penyeberangan Air Putih Kabupaten Bengkalis Provinsi Riau.

Pembahasan	Muhammad Fajri	Rahmatul Syafitri Pribadi
	1	2
Analisa permasalahan	<ol style="list-style-type: none"> 1. kendaraan parkir di sekitar areal dermaga. 2. belum adanya pembagian lahan parkir yang mengakibatkan kendaraan pengantar/penjemput dan kendaraan yang akan menyeberang parkir disembarang tempat. 3. belum lengkapnya fasilitas daratan berupa jembatan timbang dan portal untuk mengukur berat dan tinggi kendaraan yang hendak menyeberang. 4. loket penumpang dan kendaraan yang tergabung menjadi satu. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana kondisi Masih banyak orang yang tidak berkepentingan dapat masuk ke area pelabuhan Penyeberangan dengan bebas tanpa membayar pas masuk pelabuhan Penyeberangan. 2. Pelabuhan Penyeberangan Air Putih juga mengalami <i>crossing</i> saat kendaraan keluar masuk pelabuhan Penyeberangan karna hanya memiliki 1 (satu) jalur. <i>Crossing</i> juga terjadi antara kendaraan roda 2 (dua) yang akan mengantri di loket dengan kendaraan yang akan keluar dari area pelabuhan Penyeberangan.
Peraturan yang digunakan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan. 2. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan. 2. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Penelitian yang dilakukan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memerlukan dasar hukum yang jelas. Adapun dasar hukumnya antara lain:

a. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran:

1) Pasal 1 ayat 14

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

2) 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 di lengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan sendiri dapat dibagi menjadi beberapa macam, diantaranya adalah:

a) Menurut jenisnya

1. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum

2. Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu

b) Menurut kegiatannya

1. Pelabuhan laut adalah pelabuhan umum yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut

2. Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan penyeberangan.

3. Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan sungai dan danau

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

1) Pasal 1 ayat 1

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

2) Pasal 3

a) rambu peringatan;

b) rambu larangan;

c) rambu perintah; dan

d) rambu petunjuk

c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan:

1) Pasal 1 ayat (5)

Zonasi adalah pembagian wilayah / areal Pelabuhan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan menjadi beberapa zona sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaan untuk mewujudkan Pelabuhan yang aman, nyaman, tertib, dan lancar.

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 parker di luar pelabuhan

Penyeberangan bagi Kendaraan yang akan menyebrang.

4) Pasal 3 ayat (2)

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

a) zona A1 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 a 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 parker 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)

- 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 D1 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 parker untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan.

10) Pasal 4

Bagi Pelabuhan Penyeberangan yang telah menerapkan tiket secara elektronik, untuk penumpang dan Kendaraan yang berada di area zona A 1 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf a dan zona B1 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) huruf a wajib memiliki tiket sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

11) Pasal 5 ayat (1)

Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 berupa tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan

12) Pasal 5 ayat (2)

Penyusunan tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan dilakukan oleh :

- a) Badan Usaha Pelabuhan, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang diusahakan secara komersial; atau
- b) BPTD atau UPTD, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial

13) Pasal 6 ayat (1)

Tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan yan disusun oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf a disampaikan kepada BPTD setempat untuk dilakukan evaluasi.

14) Pasal 6 ayat (2)

Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan paling lama 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak tanggal diterimanya tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan secara lengkap.

15) Pasal 6 ayat (3)

Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan dinyatakan telah sesuai, BPTD menyampaikan permohonan penetapan tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan kepada Menteri melalui Direktur Jenderal.

16) Pasal 7

Tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan yang disusun oleh BPTD sebagaimana untuk mendapatkan permohonan penetapan kepada :

- a) Menteri melalui Direktur Jenderal, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarprovinsi dan/atau antarnegara;
- b) Gubernur, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarkabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi; dan
- c) Bupati/wali kota, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dalam 1 (satu) kabupaten/kota.

17) Pasal 8 ayat (1)

Tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan yan disusun oleh BPTD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf b disampaikan kepada BPTD setempat untuk dilakukan evaluasi.

18) Pasal 8 ayat (2)

Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan paling lama 14 (emet belas) hari kerja setelah tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan diterima secara lengkap.

19) Pasal 8 ayat (3)

Dalam hal hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dinyatakan telah sesuai dan lenhkap, BPTD menyampaikan permohonan permohonan penetapan tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan kepada :

- a) Menteri melalui Direktur Jenderal, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarprovinsi dan/atau antarnegara;
- b) Gubernur, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarkabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi; dan
- c) Bupati/wali kota, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dalam 1 (satu) kabupaten/kota.

20) Pasal 9 ayat (1)

Berdasarkan permohonan penetapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, Pasal 7, dan Pasal 8, Menteri melalui Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangan melakukan evaluasi terhadap tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan

21) Pasal 9 ayat (2)

Dalam hal hasil evaluasi tata letak Zonasi (*layout*) Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan telah sesuai, Menteri melalui Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya menerbitkan persetujuan dalam jangka waktu paling lama 7 (tujuh) hari kerja.

22) Pasal 9 ayat (3)

Persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan dalam bentuk keputusan penetapan Zonasi Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

23) Pasal 10

Dalam melaksanakan sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Operator Pelabuhan wajib memenuhi standar pelayanan minimal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

24) Pasal 11 ayat (1)

Dalam hal terdapat pengembangan/peningkatan Pelabuhan Penyeberangan yang mempengaruhi perubahan Zonasi, Badan Usaha Pelabuhan, BPTD atau UPTD melakukan reviu sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5.

25) Pasal 11 ayat (2)

Hasil reviu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada BPTD untuk dilakukan evaluasi paling lambat 1 (satu) tahun sejak Pelabuhan Penyeberangan dilakukan pengembangan/peningkatan.

26) Pasal 11 ayat (3)

Usulan reviu sistem Zonasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dan Pasal 8.

27) Pasal 11 ayat (4)

Dalam hal reviu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan BPTD, usulan reviu sistem Zonasi dilaksanakan sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7.

28) Pasal 12 ayat (1)

Untuk memastikan terpenuhinya penerapan pelaksanaan sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan pengawasan.

29) Pasal 12 ayat (2)

Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a) Monitoring; dan

b) Evaluasi

30) Pasal 12 ayat (3)

Monitoring sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilakukan secara:

a) berkala; dan

b) insidental

31) Pasal 12 ayat (4)

Monitoring sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan oleh Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya.

32) Pasal 12 ayat (5)

Monitoring oleh Direktur Jenderal sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan oleh kepala BPTD.

33) Pasal 12 ayat (6)

Monitoring secara berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a dilakukan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun

34) Pasal 12 ayat (7)

Monitoring secara insidental sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b dilaksanakan dalam hal:

a) Terdapat laporan dari pengguna jasa; dan/atau

b) Hasil monitoring yang dilakukan oleh BPTD atau pemerintah daerah.

35) Pasal 12 ayat (8)

Hasil monitoring sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dan ayat (7) digunakan sebagai dasar evaluasi terhadap pelaksanaan sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan.

36) Pasal 12 ayat (9)

Berdasarkan hasil monitoring sebagaimana dimaksud pada ayat (8), Operator Pelabuhan yang tidak menerapkan sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan, dapat dikenai sanksi administratif berupa penurunan tarif pas Pelabuhan sebesar 15% (lima belas persen).

37) Pasal 12 ayat (10)

Pengenaan sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (9) diberikan oleh Menteri melalui Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya.

38) Pasal 13 ayat (1)

Persetujuan tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan yang telah diberikan sebelum Peraturan Menteri ini berlaku dinyatakan masih tetap berlaku dan wajib menyesuaikan dengan ketentuan yang telah diatur dalam Peraturan Menteri ini dalam jangka waktu paling lama 1 (satu) tahun sejak Peraturan Menteri ini diundangkan.

39) Pasal 13 ayat (2)

Pelabuhan Penyeberangan yang belum memiliki tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan wajib menyesuaikan dengan

ketentuan yang telah diatur dalam Peraturan Menteri ini dalam jangka waktu paling lama 1 (satu) tahun sejak Peraturan Menteri ini diundangkan.

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

1) Pasal 1 ayat 2

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

2) Pasal 1 ayat 18

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

3) Pasal 2 ayat 1

Manajemen lalu lintas Penyeberangan terdiri atas:

- a) manajemen lalu lintas Penyeberangan di pelabuhan;
- b) manajemen lalu lintas Penyeberangan di lintasan

4) Pasal 3 ayat (2)

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

- a) lalu lintas kendaraan beserta muatannya;

b) lalu lintas orang.

5) Pasal 15 ayat 2

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap pengemudi pada saat bongkar:

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

6) Pasal 15 ayat 3

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap penumpang pada saat bongkar:

- a) Mengarahkan penumpang yang keluar dari kapal harus melalui *gangway*/jalur penumpang.
- b) Memberikan informasi kepada penumpang agar berhati-hati terhadap barang bawaannya.
- c) Memberikan informasi tentang perjalanan lanjutan.
- d) Mengatur kelancaran penumpang yang akan keluar pelabuhan.
- e) Mengatur penumpang yang berada di *gangway*/jalur penumpang.
- f) Mengatur kelancaran penumpang yang turun dari kapal.
- g) Memberikan bantuan bagi penyandang cacat, manula dan balita serta wanita hamil di pelabuhan.

7) Pasal 16 ayat 2

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap pengemudi pada saat muat:

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

8) Pasal 16 ayat 3

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap penumpang pada saat muat:

- a) Mengarahkan penumpang yang akan naik kapal agar melalui *gangway*/jalur penumpang.
- b) Memberikan informasi kepada penumpang agar berhati-hati terhadap barang bawaannya.
- c) Menyampaikan informasi tentang keberangkatan kapal.
- d) Menyampaikan informasi cuaca.
- e) Menyampaikan informasi tentang tarif.
- f) Mengatur dan mengawasi antrian pembelian tiket.
- g) Mengatur kelancaran penumpang yang akan menuju kapal.
- h) Melarang penumpang yang berada di *gangway*/jalur penumpang sebelum kapal sandar.

- i) Melarang pedagang asongan di areal ruang tunggu.
- j) Mengatur kelancaran penumpang yang turun masuk kapal.
- k) Memberikan bantuan bagi penyandang cacat, manula dan balita serta wanita hamil.

9) Pasal 17

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

10) Lampiran gambar No.2

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



Gambar 2.1 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik Ke Kapal
Sumber: Lampiran gambar pada SK. 242/HK.104/DRJD/2010



Gambar 2.2 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun Dari Kapal
Sumber: Lampiran gambar pada SK. 242/HK.104/DRJD/2010

2. Landasan Teori

a. Transportasi

Fidel Miro (2010) dalam buku yang berjudul *Perencanaan Transportasi*, “Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu”. Berdasarkan uraian diatas terlihat ada dua unsur yang terpenting dari transportasi yakni :

- 1) Pemindahan/ Pergerakan (*movement*)
- 2) Secara fisik mengubah tempat dari barang (Komoditi) dan penumpang ke tempat lain

b. Pelabuhan

Menurut Triatmodjo (2010) dalam buku yang berjudul *Perencanaan Pelabuhan*, Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang

terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya.

Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau atau bahkan antar negara, benua dan bangsa. Macam-macam pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya adalah:

- 1) Pelabuhan Umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan umum dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan dengan maksud tertentu.
- 2) Pelabuhan Khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Adapun sasaran pokok diselenggarakannya kegiatan pelabuhan antara lain:

- a) Lancar Arus Muatan

Kelancaran arus muatan dipengaruhi oleh :

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

b) Lancar Arus Kapal

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

c. Dermaga

Menurut Triatmodjo (2010) dalam buku yang berjudul Perencanaan Pelabuhan, Dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaik – turunkan penumpang.¹

d. Zonasi

Menurut kutipan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Zonasi adalah pembagian atau pemecahan suatu areal menjadi beberapa bagian, sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaan

e. Pola Lalu Lintas Angkutan Penyeberangan

Abu Bakar, dkk (2013) dalam buku Transportasi Penyeberangan Pola Lalu Lintas di pelabuhan Penyeberangan merupakan letak bangunan darat yang direncanakan sedemikian rupa sehingga memenuhi :

- 1) Tidak terjadinya persilangan antara kendaraan yang masuk dan keluar kapal dari dan kepelabuhan

¹ Ibid

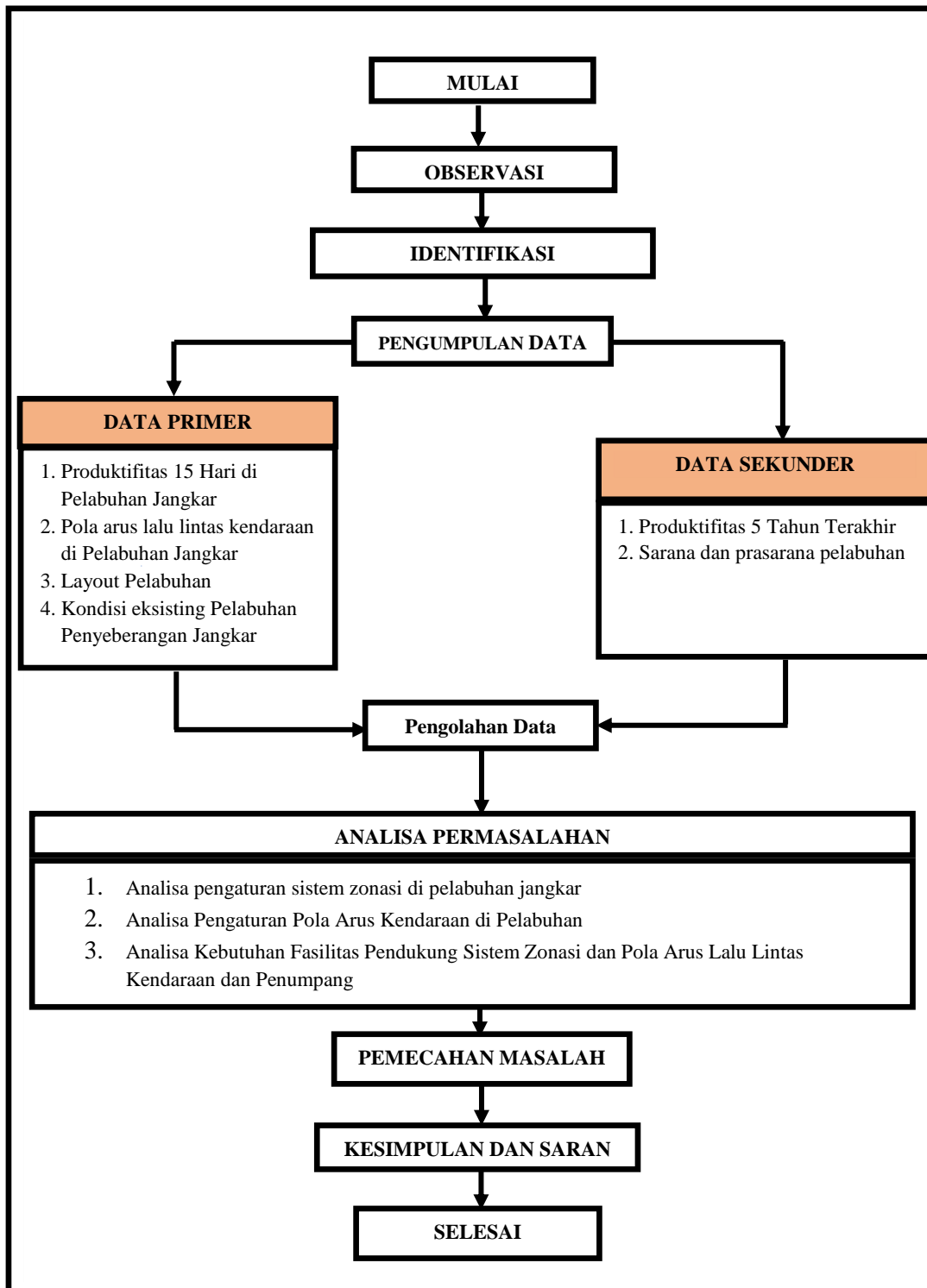
- 2) Alur kendaraan antara kendaraan yang menyeberang dipisahkan dengan yang tidak menyeberang
- 3) Pemisahan jenis kendaraan di areal parkir
- 4) Letak gedung terminal dekat dengan dermaga
- 5) Tidak mengabaikan segi estetika, serasi dengan budaya dan adat setempat.

C. Kerangka Penelitian

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah kerangka penelitian. Kerangka penelitian berupa dasar atau rencana yang akan menjadi panduan utama dalam melakukan penelitian dengan berbagai macam metode penelitian, maupun data-data apa saja yang harus diambil serta diolah.

Kerangka penelitian diawali dengan observasi lapangan terlebih dahulu. Hal ini dimaksudkan agar penulis benar-benar mengetahui kondisi sebenarnya yang terjadi di lapangan sebelum penelitian. Lalu pada saat observasi, penulis juga harus mengidentifikasi permasalahan yang ada di lapangan dengan membuat beberapa rumusan masalah.

Setelah itu, penulis mengumpulkan data primer dan sekunder dengan berbagai metode yang dilakukan. Setelah melakukan pengumpulan data, penulis harus melakukan pengolahan serta analisa data yang telah diperoleh. Hal itu dimaksudkan agar diperoleh pemecahan masalah dan penulis juga dapat memberikan kesimpulan dan saran terkait penelitian tersebut.



Gambar 2.3 Pola Alur Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah menggunakan penelitian dengan metode kualitatif. Menurut Chang W. (2014) penelitian kualitatif menghimpun data-data naratif dengan kata-kata (bukan angka-angka, *nonnumerical*), untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan yang dilontarkan. Biasanya penelitian ini memiliki beberapa jenis rancangan (*desain*) dalam bidang sosial dan kesehatan. Metode ini merupakan salah satu bentuk penelitian formatif yang menerapkan teknik tertentu untuk memperoleh jawaban yang mendalam tentang apa yang dipikirkan dan dirasakan khalayak sasaran. Penelitian ini bisa mencakup sikap, perilaku, disiplin, kepercayaan, tanggapan konsumen. Biasanya penelitian ini menyoroti aspek kontekstual dan emosional tanggapan manusia.

Penelitian kualitatif menekankan pada kualitas bukan kuantitas dan data-data yang dikumpulkan bukan berasal dari kuisioner melainkan berasal dari wawancara, observasi langsung dan dokumen resmi yang terkait lainnya. Penelitian kualitatif juga lebih mementingkan segi proses daripada hasil yang didapat. Hal tersebut disebabkan oleh hubungan bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas jika diamati dalam proses.

Penelitian ini difokuskan dalam mengoptimalkan dan mengevaluasi sistem zonasi dan pola arus kendaraan yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan

Jangkar untuk mengetahui apakah sudah mencapai sesuai dengan keadaan dan ketentuan hukum yang berlaku.

B. Sumber Data/ Subyek Penelitian

1. Sumber Data

Pengertian sumber data menurut Suharsimi Arikunto (2013:172) adalah “Sumber data yang dimaksud dalam penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh”. penentuan metode pengumpulan data disamping jenis data yang telah dibuat di muka.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan dua sumber daya yaitu:

a. Data Primer

Menurut Sugiyono (2018) Data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan.

Adapun yang menjadi sumber data primer dalam penelitian ini yaitu hasil data produktivitas selama 15 hari yang didapatkan dari hasil naik dan turun penumpang dan kendaraan, pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang, serta *layout* pelabuhan *eksisting* di pelabuhan penyeberangan Jangkar.

b. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2018) data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya

lewat orang lain atau lewat dokumen². Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder adalah sesuai dengan undang-undang sistem zonasi dan pola arus kendaraan, buku, jurnal, artikel yang berkaitan dengan topik penelitian.

2. Subyek Penelitian

Menurut Suharsimi Arikunto (2010) subyek penelitian adalah batasan penelitian di mana peneliti bisa menentukannya dengan benda, hal atau orang untuk melekatnya variabel penelitian. Suharsimi Arikunto menjelaskan pengertian ini pada buku yang berjudul “Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik” tahun 2016. Yang menjadi subyek dari penelitian ini adalah Sistem zonasi dan pola arus kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

C. Metode/Teknik Pengumpulan Data

Riduwan (2010), Teknik pengumpulan data ialah metode pengumpulan data yaitu teknik atau cara-cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data.

Metode/Teknik Pengumpulan data yang dipakai dalam penelitian ini antara lain:

1. Observasi

Observasi adalah pengamatan yang dilakukan secara sistematis yang kemudian dilakukan pencatatan. Kegiatan yang dilaksanakan adalah melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu kegiatan naik turun penumpang serta mengamati pola arus

² Ibid

lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar. Kegiatan yang dilaksanakan yaitu:

a. Pencatatan Penumpang dan Kendaraan

Pada pengumpulan data ini, dilakukan survei produktivitas penumpang dan kendaraan selama 15 hari. Surveyor melakukan perhitungan produktivitas keberangkatan dan kedatangan penumpang di Pelabuhan Jangkar selama 15 hari dari tanggal 24 Maret 2022 sampai 09 April 2022 dan dilakukan pengambilan data dengan cara melakukan pencatatan mengenai jumlah penumpang dan kendaraan yang naik/turun kapal pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

b. Pengukuran

Surveyor melakukan pengukuran luasan wilayah pelabuhan beserta fasilitasnya menggunakan meteran, *clipboard*, dan pulpen.

c. Dokumentasi

Dilakukan pengambilan gambar sistem zonasi dan pola arus lalu lintas kendaraan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

d. Layout Pelabuhan Jangkar dan Pola arus lalu lintas kendaraan

Mengumpulkan data yang dilakukan dengan mengambil gambar objek pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

2. Metode Kepustakaan (Literatur)

Data ini didapat dari teori dan literatur, buku, kajian ilmiah dan modul perkuliahan serta dasar – dasar hukum yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti sebagai landasan teori dalam menganalisa maupun memecahkan permasalahan.

3. Metode Institusional

Metode ini ialah pengambilan data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait dalam penelitian ini. Instansi tersebut diantaranya:

- a. Kantor BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur
- b. Badan Pusat Statistik Kabupaten Situbondo
- c. UPTD Pelabuhan Penyeberangan Jangkar (Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo)
- d. PT. ASDP Cabang Surabaya
- e. PT. Dharma Dwipa Utama cabang Situbondo

Tabel 3.1 Jenis Data dari Instansi/Kantor Terkait

No	Nama Instansi / Kantor Terkait	Jenis Data Yang di Dapat
1	BPTD Wilayah XI Jawa Timur	<ul style="list-style-type: none"> • Spesifikasi kapal • Produktifitas tahunan penumpang dan kendaraan • Layout pelabuhan eksisting
2	BPS Kabupaten Situbondo	Situbondo dalam Angka
3	Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo	Sarana dan Prasarana Pelabuhan
4	PT. ASDP Cabang Surabaya	Tarif penumpang dan kendaraan di KMP. Munggiango Hulalo
5	PT. Dharma Dwipa Utama cabang Situbondo	Tarif penumpang dan Kendaraan di KMP. Dharma Kertika dan KMP. Satya Kencana

Sumber: Analisa Tim PKL Jawa Timur, 2022

D. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2010), yang dimaksud dengan teknik analisis data adalah proses mencari data, menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit,

melakukan sintesis, menyusun ke dalam pola memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

1. Analisis sistem zonasi pelabuhan

Dengan menetapkan batas wilayah sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan Penyeberangan sebagai pedoman pemecahan masalah.

a. Zonasi A untuk Orang

Zonasi A sebagaimana dimaksud meliputi:

- 1) Zona A1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput
- 2) Zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket.
- 3) Zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.

b. Zonasi B untuk Kendaraan

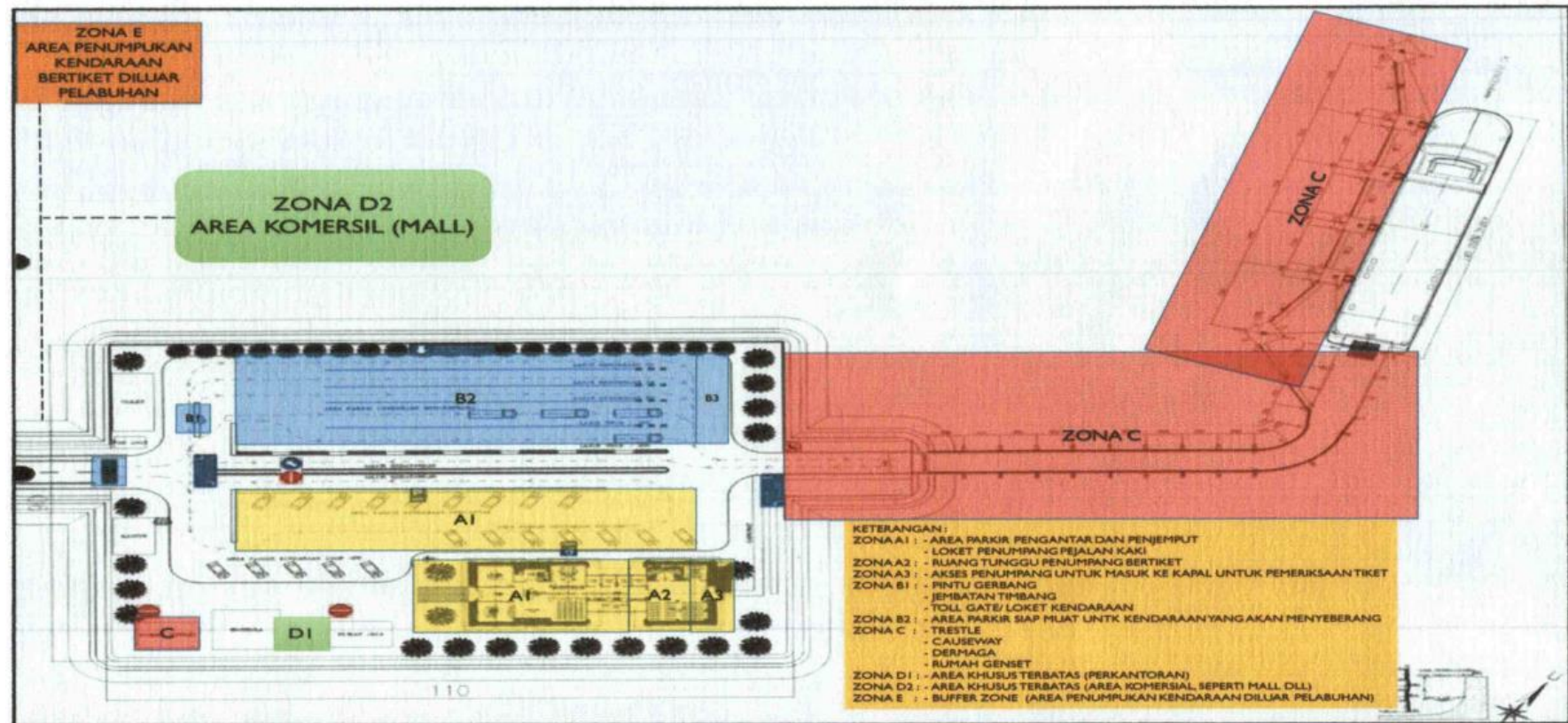
Zonasi B sebagaimana dimaksud meliputi:

- 1) 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.

- 2) Zona B2 berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket.
 - 3) Zona B3 berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan.
- c. Zonasi C untuk Fasilitas Vital.
- Zona C sebagaimana dimaksud merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan, antara lain:
- 1) Dermaga dan fasilitasnya
 - 2) Bunker bahan bakar minyak
 - 3) Rumah MB
 - 4) Hidran air
 - 5) Gardu Listrik/ Genset
 - 6) Tempat Bolder
- d. Zonasi D untuk daerah khusus terbatas
- 1) Zona D 1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran
 - 2) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan.
- e. Zonasi E untuk area parker di luar pelabuhan penyeberangan bagi kendaraan yang akan menyeberangan

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.

Contoh Tata Letak Zonasi Pelabuhan Penyeberangan



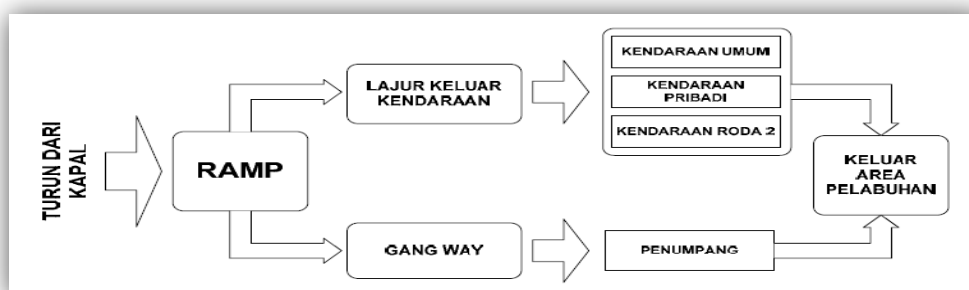
Gambar 3.1 Contoh Tata Letak Zonasi Pelabuhan Penyeberangan

Sumber: Lampiran gambar pada PM 91 tahun 2021

2. Analisis Pengaturan Pola Arus Kendaraan

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

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



Gambar 3.2 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun dari Kapal
Sumber: Lampiran gambar pada SK. 242/HK.104/DRJD/2010

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

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

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



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

Sumber: Lampiran gambar pada SK. 242/HK.104/DRJD/2010

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


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

3. Analisis kebutuhan fasilitas pendukung system zonasi dan pola arus lalu lintas kendaraan

Menganalisis kebutuhan perlengkapan yang dibutuhkan untuk mendukung proses penerapan zonasi pelabuhan penyeberangan hingga manajemen lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Tua Pejat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas dan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan. Adapun klasifikasi rambu dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3.2 Contoh Rambu Petunjuk

Contoh Rambu	Klasifikasi
	<p style="text-align: center;">Rambu Larangan</p> <p>Digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh Pengguna jalan.</p>
	<p style="text-align: center;">Rambu Peringatan</p> <p>Digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.</p>
	<p style="text-align: center;">Rambu Perintah</p> <p>Digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.</p>

Contoh Rambu	Klasifikasi
	<p data-bbox="932 309 1171 342">Rambu Petunjuk</p> <p data-bbox="762 383 1342 488">Digunakan untuk menunjukkan jurusan yang dituju</p>

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Wilayah



Gambar 4.1 Peta Administratif Kabupaten Situbondo

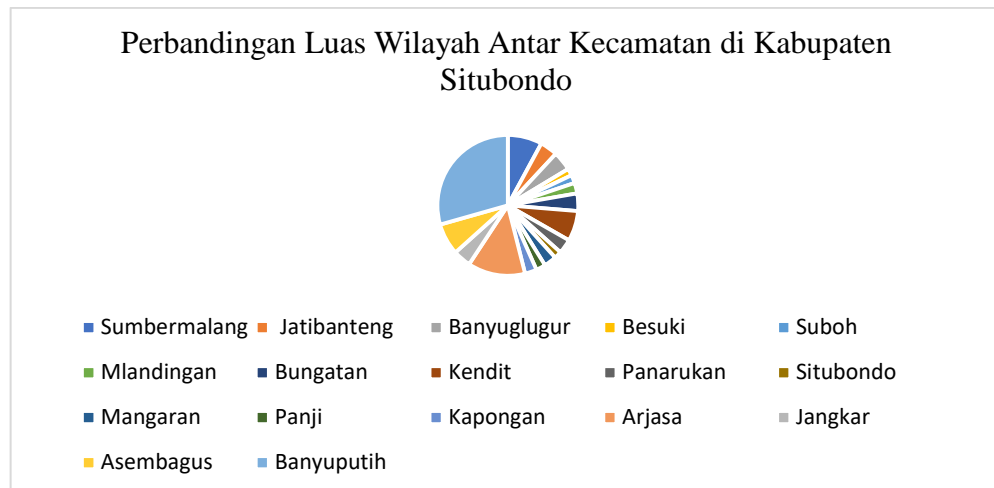
Sumber: BPS Kabupaten Situbondo, 2021

Kabupaten Situbondo mempunyai luas 1.638,50 km² atau 163.850 Ha serta mempunyai bentuk memanjang dari barat ke timur kurang lebih 150 km di pantai utara wilayah Tapal Kuda, Jawa Timur. Secara astronomis, wilayah Kabupaten Situbondo terletak di posisi antara 7°35'–7°44' Lintang Selatan dan 113°30'–114°42' Bujur Timur. Kabupaten Situbondo terbagi menjadi 17 Wilayah Kecamatan, 4 Kelurahan, 132 Desa, 643 Kampung/Dusun, 26 wilayah lingkungan, dan 1.220 Rukun Warga serta memiliki 3.189 Rukun Tetangga.

Tabel 4.1 Luas Daerah dan Jumlah Pulau menurut Kecamatan di Kabupaten Situbondo Tahun 2021

kecamatan	ibukota kecamatan	luas (km)	Persentase terhadap Luas Kabupaten	Jumlah Pulau
Sumbermalang	Tlogosari	129,47	7,9%	-
Jatibanteng	Jatibanteng	66,08	4,03%	-
Banyuglugur	Banyuglugur	72,66	4,43%	-
Besuki	Besuki	26,41	1,61%	-
Suboh	Buduan	30,84	1,88%	-
Mlandingan	Sumber Pinang	39,61	2,42%	-
Bungatan	Bungatan	66,07	4,03%	-
Kendit	Kendit	114,14	6,97%	-
Panarukan	Wringin Anom	54,38	3,32%	-
Situbondo	Situbondo	27,81	1,7%	-
Mangaran	Mangaran	42,99	2,87%	-
Panji	Panji	35,7	2,18%	-
Kapongan	Kesambi Rampak	44,55	2,72%	-
Arjasa	Arjasa	216,38	13,21%	-
Jangkar	Jangkar	67	4,09%	-
Asembagus	Asembagus	118,74	7,25%	-
Banyuputih	Banyuputih	481,67	29,4%	5
Jumlah		1638,5	100%	5

Sumber: BPS Kabupaten Situbondo, 2021



Gambar 4.2 Perbandingan Luas Wilayah Antar Kecamatan di Kabupaten Situbondo
Sumber: BPS Kabupaten Situbondo, 2021

Berdasarkan letak geografisnya, Kabupaten Situbondo memiliki batas administrasi sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara : Selat Madura
- b. Sebelah Selatan : Kabupaten Bondowoso dan Kabupaten Banyuwangi
- c. Sebelah Barat : Kabupaten Probolinggo
- d. Sebelah Timur : Selat Bali

2. Sarana dan Prasarana Transportasi

a. 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 di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar. Kapal tersebut merupakan kapal tipe Ro-Ro yang melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik

turun penumpang sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar terdapat 3 kapal untuk 4 lintasan yaitu Jangkar – Kangean, Jangkar – Kalianget, Jangkar – Raas, dan Jangkar – Sapudi. Pada penelitian (Kertas Kerja Wajib) ini akan membahas sarana angkutan penyeberangan yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

Berikut adalah data karakteristik KMP. Munggiyango Hulalo, KMP. Dharma Kartika dan KMP. Satya Kencana:



Gambar 4.3 KMP. Munggiyango Hulalo

Berikut ini merupakan *Ship Particular* KMP. Munggiyango Hulalo yang mencakup spesifikasi kapal yang ada:

Tabel 4.2 *Ship Particular* KMP. Munggiyango Hulalo

Karakteristik KMP.Munggiyango Hulalo		
Data Deck Kapal:		
No	Jenis	Keterangan
1	Nama Kapal	KMP. Munggiyango Hulalo
3	G. R. T	1631 GRT
4	N. T	718 GRT
6	Panjang seluruhnya	54,50 M
8	Panjang garis muat/air	49,05 M
9	Lebar terbesar	13 M
10	Lebar dalam	4,50 M
11	Sarat air/Draft	2,45 M

Karakteristik KMP.Munggiyango Hulalo		
Data Deck Kapal:		
No	Jenis	Keterangan
12	Tahun pembangunan	TH. 2019
13	Dibuat oleh	PT. Dock Bahari Nusantara Cirebon 2019
14	Bendera	Indonesia
15	Jenis kapal	Ro-Ro
16	Area service	Jangkar – Kangean, Jangkar – Kalianget
Data Mesin Induk		
No	Jenis	Keterangan
1	Jumlah	2 buah
2	Merk	Yanmar
3	Type	6EY17W
4	HP	1121 HP
Data Mesin Bantu		
No	Jenis	Keterangan
1	Jumlah	2 buah
2	Merk	Perkritis
3	Type	6TG2AM
4	Daya	147 HP
5	Dibuat tahun	2019

Sumber: PT. ASDP Persero Cabang Surabaya, 2022



Gambar 4.4 KMP. Dharma Kartika

Berikut ini merupakan Ship Particular KMP. Dharma Kartika yang mencakup spesifikasi kapal yang ada:

Tabel 4.3 Ship Particular KMP. Dharma Kartika

Karakteristik KMP. Dharma Kartika		
Data Deck Kapal:		
No	Jenis	Keterangan
1	Nama Kapal	KMP. Dharma Kartika
2	Nama Panggilan Kapal/Register	PODM/Jakarta
3	G. R. T	259 GRT
4	N. T	77 GRT
6	Panjang seluruhnya	38, 40 M
8	Panjang garis muat/air	34, 13 M
9	Lebar terbesar	8,80M
10	Lebar dalam	2, 80 M
11	Sarat air/Draft	2,10 M
12	Tahun pembangunan	TH. 1987
13	Dibuat oleh	PT. Dharma Dwipa Utama
14	Bendera	Indonesia
15	Jenis kapal	Ro-Ro
16	Area service	Jangkar – Ra'as
Data Mesin Induk		
No	Jenis	Keterangan
1	Jumlah	2 buah
2	Merk	Nigata
3	Type	6 MG 180 X
4	HP	600 HP
5	Rpm Max	900 kr/kn
6	Dibuat tahun	1981 PT. Nigata
Data Mesin Bantu		
No	Jenis	Keterangan
1	Jumlah	2 buah
2	Merk	Mitsubishi
3	Type	6D14
4	Daya	160 HP

Sumber: PT. Dharma Dwipa Utama, 2022



Gambar 4.5 KMP. Satya Kencana
Berikut ini merupakan Ship Particular KMP. Satya Kencana yang mencakup spesifikasi kapal yang ada:

Tabel 4.4 *Ship Particular* KMP. Satya Kencana

Karakteristik KMP.Satya Kencana		
Data Deck Kapal:		
No	Jenis	Keterangan
1	Nama Kapal	KMP. Satya Kencana
2	Nama Panggilan Kapal/Register	PODM/Jakarta
3	G. R. T	319 GRT
4	N. T	96 NT
6	Panjang seluruhnya	41,30 M
8	Panjang garis muat/air	31,20 M
9	Lebar terbesar	9,00 M
10	Lebar dalam	2,80 M
11	Sarat air/Draft	2,00 M
12	Tahun pembangunan	TH. 1980
13	Dibuat oleh	PT. Dharma Dwipa Utama
14	Bendera	Indonesia
15	Jenis kapal	Ro-Ro
16	Area service	Jangkar – Sapudi
Data Mesin Induk		
No	Jenis	Keterangan
1	Jumlah	1 buah
2	Merk	Daihatsu
3	Type	6 PSHTCM 26 EFS
4	HP	750 HP
6	Rpm Max	615 RPM

Data Mesin Bantu		
No	Jenis	Keterangan
1	Jumlah	2 buah
2	Merk	Yanmar
3	Type	4 TNV 106 T-GGE
4	Daya	90 HP

Sumber: PT. Dharma Dwipa Utama, 2022

b. Prasarana

Prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi guna menambang kelancaraan arus penumpang dan kendaraan bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Prasarana Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki prasarana pendukung aktivitas pelabuhan yaitu pada fasilitas sisi daratan dan Fasilitas perairan. Faktor – faktor yang dimaksud adalah sebagai berikut:

1) Fasilitas Daratan

Pada fasilitas daratan yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Jeangkar masih banyak kekurangan yang dapat mengganggu operasional dan keselamatan pelabuhan. Fasilitas tersebut diantaranya yaitu jembatan timbang, portal ketinggian, fasilitas penjualan tiket penumpang dan kendaraan yang masih tergabung, serta belum tersedianya lapangan parkir antar/jemput. Berikut karakteristik fasilitas daratan dan *layout* di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar:

Tabel 4.5 Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

No	Jenis	Inventaris		Luas
		Panjang	Lebar	
1	Kantor UPTD	21 Meter	12 Meter	252 Meter ²
2	Lapangan Parkir Utama	84,17 Meter	46,14 Meter	3883, 6 Meter ²
3	Lapangan Parkir Siap Muat	35,55 Meter	34,94 Meter	1242,117 Meter ²
4	Mushola	6,8 Meter	4,2 Meter	28,56 Meter ²
5	Gedung Terminal	37,5 Meter	18,7 Meter	701,25 Meter ²
6	Loket	2 Meter	1,6 Meter	3,2 Meter ²
7	Toilet	3,3 Meter	1,1 Meter	3,63 Meter ²
8	Ruang Tunggu Penumpang	14,9 Meter	10 Meter	149 Meter ²
9	Kantin	15 Meter	3,6 Meter	54 Meter ²
10	Instalasi Air	2,1 Meter	2,1 Meter	4,41 Meter ²
11	Gangway	359 Meter	2 Meter	718 Meter ²

a) Kantor UPTD Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Kantor UPTD Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki fungsi kegiatan administrasi dan pengawasan operasional pelabuhan serta pusat informasi bagi para pengguna jasa angkutan penyeberangan. Kantor UPTD Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki luas sebesar 252 m².



Gambar 4.6 Gedung Kantor UPTD

b) Lapangan Parkir Utama

Lapangan parkir Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki luas sebesar 3883,6 m². Pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar lapangan parkir utama masih digunakan untuk parkir kendaraan yang akan naik ke kapal, sehingga supir kendaraan harus turun membeli tiket kendaraan. Kondisi ini membuat arus kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar menjadi terhambat.



Gambar 4.7 Lapangan Parkir Utama

c) Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan parkir siap muat Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki luasan sebesar 1242,117 m², dimana penggunaan lapangan parkir ini belum sepenuhnya optimal dikarenakan masih kurangnya garis pembatas untuk kendaraan serta rambu parkir siap muat per jenis kendaraan sehingga kendaraan menjadi tidak beraturan.



Gambar 4.8 Lapangan parkir siap muat

d) Mushola

Mushola merupakan ruang ibadah untuk umat muslim pada saat berada di terminal penumpang Pelabuhan Penyeberangan Jangkar yang memiliki luasan sebesar 28,56 m².



Gambar 4.9 Mushola

e) Gedung Terminal

Gedung terminal merupakan tempat penumpang membeli tiket dan menunggu jadwal keberangkatan kapal, yang di dalamnya juga terdapat fasilitas penunjang lainnya, gedung terminal memiliki luas sebesar 701,25 m².



Gambar 4.10 Gedung Terminal

f) Locket

Tempat yang digunakan untuk penjualan tiket kapal KMP. MUNGGIYANGO HULALO, KMP. DHARMA KARTIKA, dan KMP. SATYA KENCANA. Locket ini memiliki luas sebesar 3,2 m² dan 2 jalur untuk pembeli.



Gambar 4.11 Locket

g) Toilet

Toilet merupakan fasilitas penunjang yang berada di gedung terminal untuk penumpang, toilet ini memiliki luas sebesar 3,63 m². kondisi pada toilet Pelabuhan

Penyeberangan Jangkar masih kurang terawat dan tidak terdapat lampu penerangan.



Gambar 4.12 Toilet

h) Ruang Tunggu Penumpang

Pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar ruang tunggu penumpang memiliki luas sebesar 149 m²



Gambar 4.13 Ruang Tunggu

i) Kantin

Kantin pada Pelabuhan Jangkar memiliki luas sebesar 54 m²



Gambar 4.14 Kantin

j) Instalasi Air

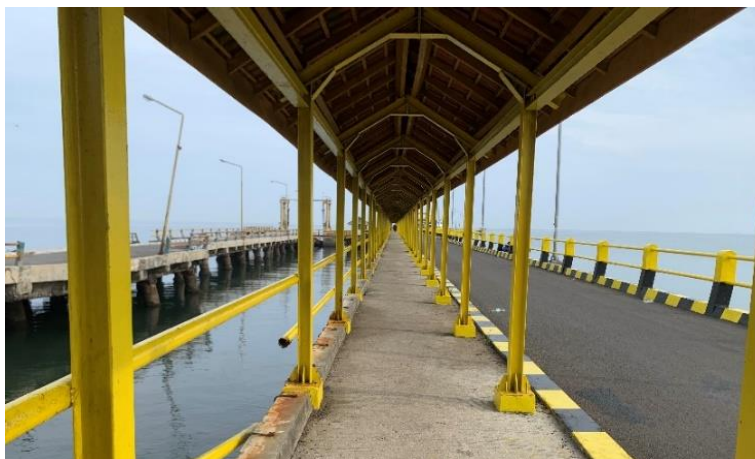
Instalasi air pada pelabuhan berfungsi untuk memompa air ke dermaga dan memiliki luas sebesar 4,41 m²



Gambar 4.15 Instalasi Air

k) Gangway

Gangway berfungsi sebagai sarana penghubung antara ruang tunggu penumpang dengan kapal. Berikut adalah *gangway* yang ada di Pelabuhan penyeberangan Jangkar. *Gangway* memiliki luas sebesar 718 m².



Gambar 4.16 Gangway

2) Fasilitas Perairan

Terdapat beberapa fasilitas perairan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar untuk menunjang kegiatan operasional, berikut kondisi fasilitas perairan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar:

Tabel 4.6 Fasilitas Perairan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

No	Fasilitas	Panjang	Lebar	Luas	Jumlah
1	<i>Movable Bridge</i>	20,70 meter	9,8 meter	202,86	1
2	SBNP	-	-	-	1
3	<i>Bolder</i>	-	-	-	8
4	<i>Fender</i>	-	-	-	7
5	<i>Trestle</i>	275 meter	4 meter	1100 Meter ²	-
6	<i>Mooring Dholpin</i>	-	-	-	2
7	<i>Breasting Dholpin</i>	-	-	-	5
8	<i>Catwalk</i>	101,76 meter	1,75 meter	178,08 Meter ²	-
9	Rumah MB	6,65 meter	3,5 meter	23,75 Meter ²	1

a) Dermaga

Dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar merupakan dermaga jenis MB (*Movable Bridge*) dan memiliki luasan sebesar 202,86 m².



Gambar 4.17 Dermaga

b) SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran)

Merupakan rambu dan navigasi pelayaran yang terdapat di kolam pelabuhan guna memberi petunjuk pada kapal yang akan sandar maupun berangkat.



Gambar 4.18 SBNP

c) Bolder

Bolder merupakan fasilitas pelabuhan yang berfungsi untuk tambat kapal saat bersandar dipelabuhan. Di Pelabuhan Penyeberangan jangkar memiliki 8 buah bolder.



Gambar 4.19 *Bolder*

d) Trestle

Trestle berfungsi sebagai jembatan penghubung antara dermaga dengan daratan yang terdapat pada pelabuhan. Trestle ini memiliki luasan sebesar 1100 m².



Gambar 4.20 *Trestle*

e) Fender

Merupakan fasilitas penahan energi sandar kapal agar tidak terjadi benturan yang mengakibatkan lambung kapal rusak.



Gambar 4.21 *Fender*

f) Mooring Dolphin

Mooring Dolphin biasa disingkat MD tidak digunakan untuk menahan benturan tetapi hanya sebagai tempat tambat. Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki 1 buah Mooring Dholpin.



Gambar 4.22 *Mooring Dolphin*

g) Breasting Dolphin

Breasting Dolphin adalah tempat ditancapkannya bolder dan dilengkapi dengan fender untuk meredam benturan kapal pada dolphin. Oleh karena itu kontruksi dolphin harus

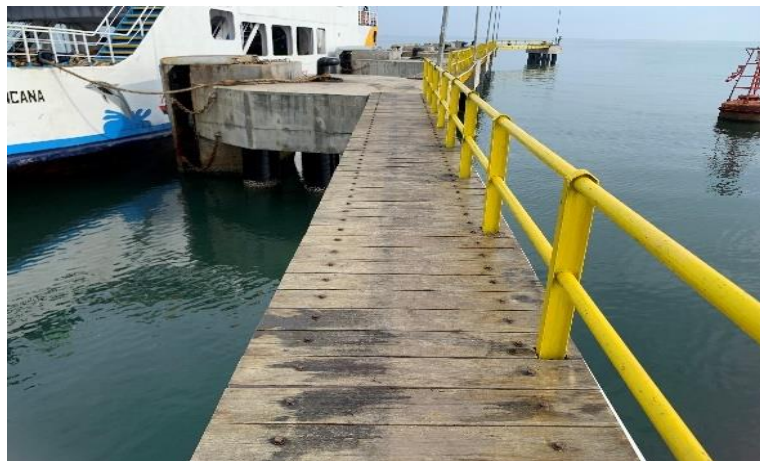
cukup kuat untuk menahan beban pada saat kapal merapat atau kapal digoyang oleh arus atau ombak.



Gambar 4.23 *Breasting Dolphin*

h) *Catwalk*

Catwalk merupakan akses untuk petugas menuju *bolder* yang terletak di *dolphin* pada saat kapal akan sandar. *Catwalk* ini memiliki luasan sebesar 178,08 m².



Gambar 4.24 *Catwalk*

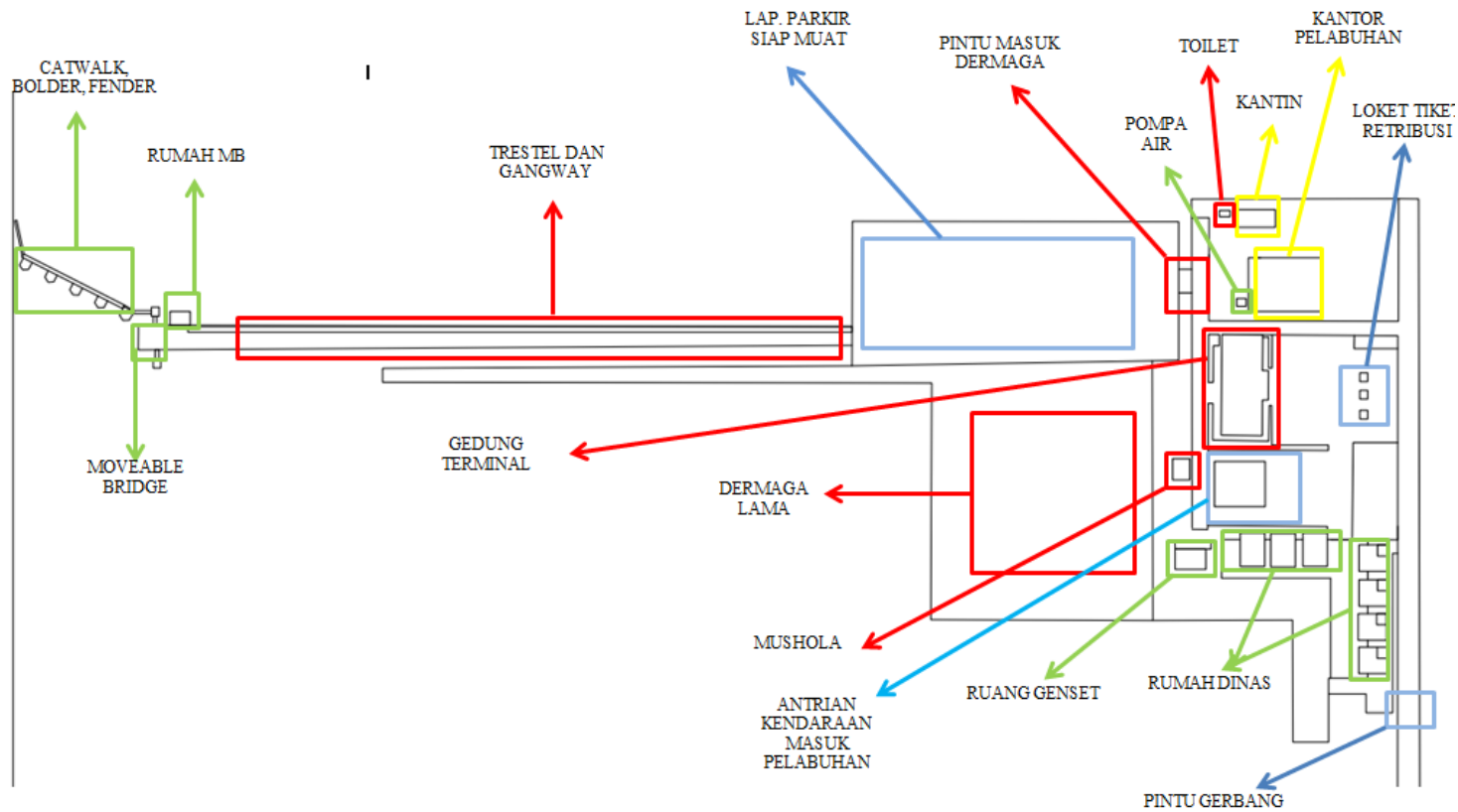
i) Rumah MB

Rumah MB merupakan tempat untuk mengoperasikan Moveable Bridge (jembatan bergerak) guna kelancaran proses bongkar muat kendaraan. Rumah moveable bridge ini terletak tepat disamping Moveable Bridge.



Gambar 4.25 Rumah MB

3) *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Jangkar



Gambar 4.26 *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

3. Instansi Pembina Transportasi

Sarana angkutan penyeberangan sangat mendukung dalam pelayanan dan kinerja dari pelabuhan penyeberangan itu sendiri. Demikian juga dengan Pelabuhan Jangkar dengan adanya sarana yang memadai dan lancar akan menghasilkan pergerakan arus lalu lintas penumpang, kendaraan dan barang sehingga diharapkan dapat meningkatkan kegiatan perekonomian.

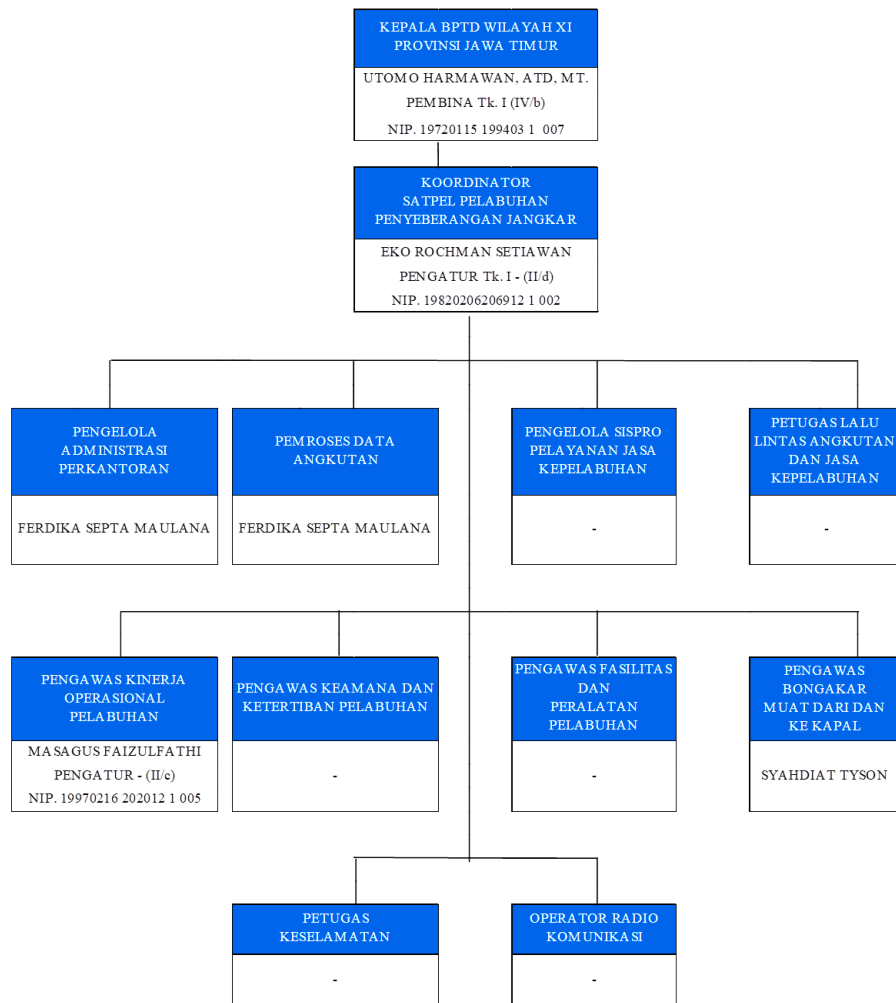
Pembina angkutan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar terdiri dari pihak regulator dan operator. Adapun yang menjadi pihak regulator adalah BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar, sedangkan yang menjadi pihak operator adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo.

Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XI Jawa Timur termasuk dalam tipe A yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersil dan perintis.

Adapun struktur organisasi yang terdapat di BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar adalah sebagai berikut:



STRUKTUR ORGANISASI
SATUAN PELAYANAN PELABUHAN PENYEBERANGAN JANGKAR
PERATURAN MENTERI NOMOR PM. 56 TAHUN 2017



Gambar 4.27 Struktur Organisasi Kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar, 2022

Adapun tugas dari masing-masing struktur organisasi yang terdapat di BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan penyeberangan Jangkar adalah sebagai berikut :

a. Kepala BPTD

- 1) Menyusun rencana, program, dan anggaran Balai Pengelola Transportasi Darat
- 2) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)
- 3) Melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan
- 4) Melaksanakan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional
- 5) Melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri
- 6) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan.

- 7) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- 8) Melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- 9) Melaksanakan penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- 10) Melaksanakan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- 11) Mengelola urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

b. Koordinator Satuan Pelayanan

- 1) Menyiapkan rencana kerja, program, dan prosedur kerja Pelabuhan Angkutan Penyeberangan.
- 2) Melakukan pengumpulan, pengolahan dan penelaahan data / informasi sebagai bahan laporan.
- 3) Melakukan pengelolaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan.
- 4) Pembinaan pengelolaan ketatausahaan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan.
- 5) Monitoring dan evaluasi kegiatan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan.
- 6) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada Kepala Balai secara berkala.
- 7) Melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait.
- 8) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

c. Pengelola Administrasi Perkantoran

- 1) Menyusun program kerja di bidang ketatausahaan Satuan Pelayanan sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku.
- 2) Memantau ketatausahaan Satuan Pelayanan sehingga dalam pelaksanaan terdapat kesesuaian dengan rencana awal.

- 3) Mengendalikan program kerja, sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku, agar tidak terjadi penyimpangan dalam pelaksanaan.
 - 4) Mengkoordinasikan dengan unit-unit terkait dan atau instansi lain dalam rangka pelaksanaan ketatausahaan Satuan Pelayanan, agar program dapat terlaksana secara terpadu untuk mencapai hasil yang optimal.
 - 5) Mengevaluasi kegiatan sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku sebagai bahan penyusunan program berikutnya.
 - 6) Menyusun laporan secara berkala.
 - 7) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- d. Pengelola SISPRO Pelayanan Jasa Kepelabuhanan
- 1) Menyusun data potensi kegiatan operasional kepelabuhanan.
 - 2) Membantu mengevaluasi data potensi dan kegiatan operasional kepelabuhanan.
 - 3) Mengumpulkan, dan menyiapkan kegiatan perusahaan berkaitan dengan kegiatan operasional kepelabuhanan.
 - 4) Membantu menyiapkan bahan-bahan pemberian sanksi, teguran dan penghargaan terhadap perusahaan yang berkaitan dengan kegiatan operasional kepelabuhanan.
 - 5) Menginput data kegiatan operasional kepelabuhanan.
 - 6) Mengevaluasi Pengelola SISPRO pelayanan jasa kepelabuhanan.

- 7) Membuat laporan kegiatan perusahaan berkaitan dengan kegiatan operasional kepelabuhanan.
 - 8) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- e. Petugas Lalu Lintas Angkutan dan Jasa Kepelabuhanan
- 1) Mengawasi kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan.
 - 2) Mengatur kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan
 - 3) Menyusun bahan penjadwalan kapal.
 - 4) Menyusun data muatan/bongkaran angkutan Penyeberangan.
 - 5) Mengevaluasi data muatan/bongkaran angkutan penyeberangan.
 - 6) Menyiapkan data muatan/bongkaran angkutan penyeberangan.
 - 7) Melakukan pengawasan terhadap bongkar/muat angkutan penyeberangan.
 - 8) Mengatur pengawasan terhadap bongkar/muat angkutan penyeberangan.
 - 9) Membuat laporan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan.
 - 10) Memastikan Kapal yang beroperasi adalah kapal yang terjadwal
 - 11) Melakukan analisis dan evaluasi terhadap pemenuhan waktu olah gerak kapal, waktu standar, waktu pelayanan dan waktu tempuh setiap kapal

12) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

f. Pengawas Kinerja Operasional Pelabuhan

- 1) Menginventarisir peraturan, SOP (Standar Operasional Prosedur) SPM (Standar Pelayanan Minimal) di bidang penyelenggaraan pelabuhan.
- 2) Menginventarisir pelabuhan yang ada di wilayah kerja
- 3) Menyusun rencana, lokasi dan jadwal pengawasan kinerja operasional pelabuhan
- 4) Melakukan pengawasan kinerja operasional pelabuhan sesuai rencana, lokasi dan jadwal yang disusun (kondisi sarana dan prasarana / fasilitas utama dan fasilitas penunjang, SDM, pelayanan angkutan (penumpang naik-turun / bongkar-muat barang), *load factor*, sirkulasi arus lalu lintas dan penumpang / barang, sistem informasi, dll).
- 5) Menyusun laporan analisis dan evaluasi kinerja operasional pelabuhan per pelabuhan
- 6) Menyusun usulan perbaikan / penyempurnaan operasional pelabuhan per pelabuhan berdasarkan hasil analisis dan evaluasi (fisik, SDM, sistem, pelaporan, dll)
- 7) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

g. Satuan Keamanan

Menyelenggarakan keamanan dan ketertiban di lingkungan/tempat kerja yang meliputi aspek pengamanan fisik, personel, informasi dan pengamanan teknis lainnya

4. Produktivitas Angkutan

a. Data Produktivitas Penumpang dan Angkutan 5 Tahun Terakhir

Berikut adalah data produktivitas penumpang beserta kendaraan dalam 5 tahun terakhir (2017-2021) di Pelabuhan penyeberangan Jangkar :

Tabel 4.7 Data Produktivitas Keberangkatan Tahun 2017-2021 Pelabuhan Jangkar

Tahun	Trip	Penumpang (Orang)	GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV	GOL V	GOL VI	GOL VII	GOL VIII	GOL IX	Jumlah Kendaraan
2017	330	27.329	0	27.329	0	1.140	135	19	0	0	0	28.623
2018	308	32.896	0	32.896	0	1.739	382	24	0	0	0	35.041
2019	407	46.325	0	46.325	0	2.863	1.357	44	0	0	0	50.589
2020	275	24.645	0	24.645	0	1.512	583	21	0	0	0	26.761
2021	429	30.735	0	31.065	0	2.066	606	27	0	0	0	33.764
Jumlah	1749	161.930	-	162.260	-	9.320	3.063	135	-	-	-	174.778

Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur, 2022

b. Produktivitas Pelabuhan Selama 15 Hari (24 Maret-09 April 2022)

Berikut adalah data produktivitas angkutan dan data orang beserta kendaraan yang masuk pelabuhan dalam 15 hari di

Pelabuhan Penyeberangan Jangkar :

Tabel 4.8 Produktivitas Keberangkatan selama 15 hari (24 Maret-09 April 2022) Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

No	Tanggal	Keberangkatan Jangkar												
		PNP	Kendaraan Golongan											
			I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	24 Maret 2022	132	0	42	0	0	18	0	4	0	0	0	0	0
2	25 Maret 2022	55	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	26 Maret 2022	58	0	19	0	0	5	0	1	0	0	0	0	0
4	27 Maret 2022	82	0	30	0	7	3	0	5	0	0	0	0	0
5	28 Maret 2022	143	0	37	0	0	8	0	1	0	0	0	0	0
6	29 Maret 2022	712	0	36	0	4	5	0	4	0	0	0	0	0
7	30 Maret 2022	128	0	16	0	2	7	0	0	0	0	0	0	0
8	31 Maret 2022	96	0	38	1	0	7	0	3	0	0	0	0	0
9	01 April 2022	441	0	26	0	3	7	0	0	0	0	0	0	0
10	03 April 2022	439	0	62	1	0	17	0	3	0	0	0	0	0
11	04 April 2022	23	0	10	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
12	05 April 2022	645	0	49	0	3	9	0	1	0	0	0	0	0
13	07 April 2022	252	0	67	0	2	17	0	3	0	0	0	0	0
14	08 April 2022	176	0	9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15	09 April 2022	75	0	20	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 4.9 Produktivitas Kedatangan selama 15 hari (24 Maret-09 April 2022) Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

No	Tanggal	Kedatangan Jangkar												
		PNP	Kendaraan Golongan											
			I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	24 Maret 2022	83	0	17	0	1	4	0	4	0	0	0	0	0
2	25 Maret 2022	31	0	30	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0
3	26 Maret 2022	62	0	15	0	1	6	0	3	0	0	0	0	0
4	27 Maret 2022	88	0	18	1	0	5	0	1	0	0	0	0	0
5	28 Maret 2022	35	0	24	0	4	7	0	6	0	0	0	0	0
6	29 Maret 2022	105	0	12	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
7	30 Maret 2022	77	0	17	0	2	8	0	3	0	0	0	0	0
8	31 Maret 2022	82	0	14	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0
9	01 April 2022	129	0	31	0	2	7	0	4	0	0	0	0	0
10	03 April 2022	96	0	27	0	2	9	0	0	0	0	0	0	0
11	04 April 2022	113	0	25	0	4	5	0	2	0	0	0	0	0
12	05 April 2022	85	0	21	0	5	3	0	1	0	1	0	0	0
13	07 April 2022	64	0	16	0	5	3	0	4	0	0	0	0	0
14	08 April 2022	80	0	36	0	3	6	0	1	0	0	0	0	0
15	09 April 2022	76	0	15	0	1	2	0	3	0	0	0	0	0

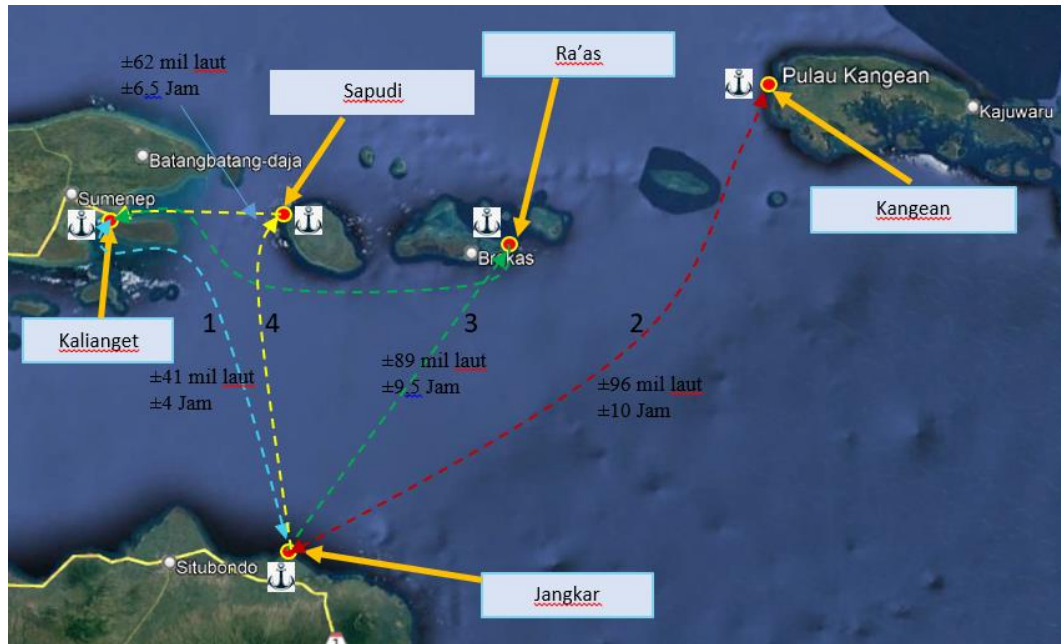
5. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Jangkar yang dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo melayani lintasan penyeberangan dari Jangkar, Kalianget, Pulau Kangean, Pulau Sapudi dan Ra'as yang merupakan lintasan perintis dengan 3 (tiga) armada kapal yaitu KMP. Dharma Kartika, KMP. Satya Kencana, KMP. Munggiyango Hulalo. Dalam penelitian di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar terdapat 4 lintasan, berikut keterangan lintasan tersebut:

Tabel 4.10 Keterangan Lintas Pelabuhan penyeberangan Jangkar

No	Lintasan Penyeberangan	Jarak (Mil)	Jarak Tempuh	Keterangan
1	Jangkar - Kalianget	41	4 jam	Lintas Perintis
2	Jangkar - Kangean	96	10 Jam	Lintas Perintis
3	Jangkar -Raas	89	9,5 jam	Lintas Perintis
4	Jangkar - Sapudi	62	6,5 jam	Lintas Perintis

Sumber: BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar, 2022



Gambar 4.28 Peta Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo
Provinsi Jawa Timur
Sumber: *Google Earth*, 2022

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

a. Kondisi sistem zonasi yang terjadi saat ini

Saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar belum menerapkan sistem zonasi yang berlaku yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan. Pada kondisi eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar masih kurang baik, tidak ada nya jembatan timbang dan *tollgate* sehingga kendaraan yang memiliki muatan tidak melakukan penimbangan dan ukur tinggi muatan maksimal untuk mengetahui tonase sebuah kendaraan bermuatan, hal tersebut menyebabkan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar menjadi tidak teratur serta dapat mengganggu kelancaraan kegiatan operasional di Pelabuhan terutama pada saat penumpangan dan kendaraan mengalami peningkatan. keadaan loket penumpang dan kendaraan masih digabung menjadi satu loket, keberadaan pedagang asongan di area pelabuhan yang bukan pada tempatnya seperti di depan pintu masuk dermaga. Hal tersebut menyebabkan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar menjadi tidak teratur serta dapat mengganggu kelancaraan kegiatan operasional di Pelabuhan.



Gambar 4.29 Loket Penumpang Yang Menjadi Satu Dengan Loket Kendaraan



Gambar 4.30 Pedagang Asongan Yang Berjualan di Area Pintu Masuk Dermaga

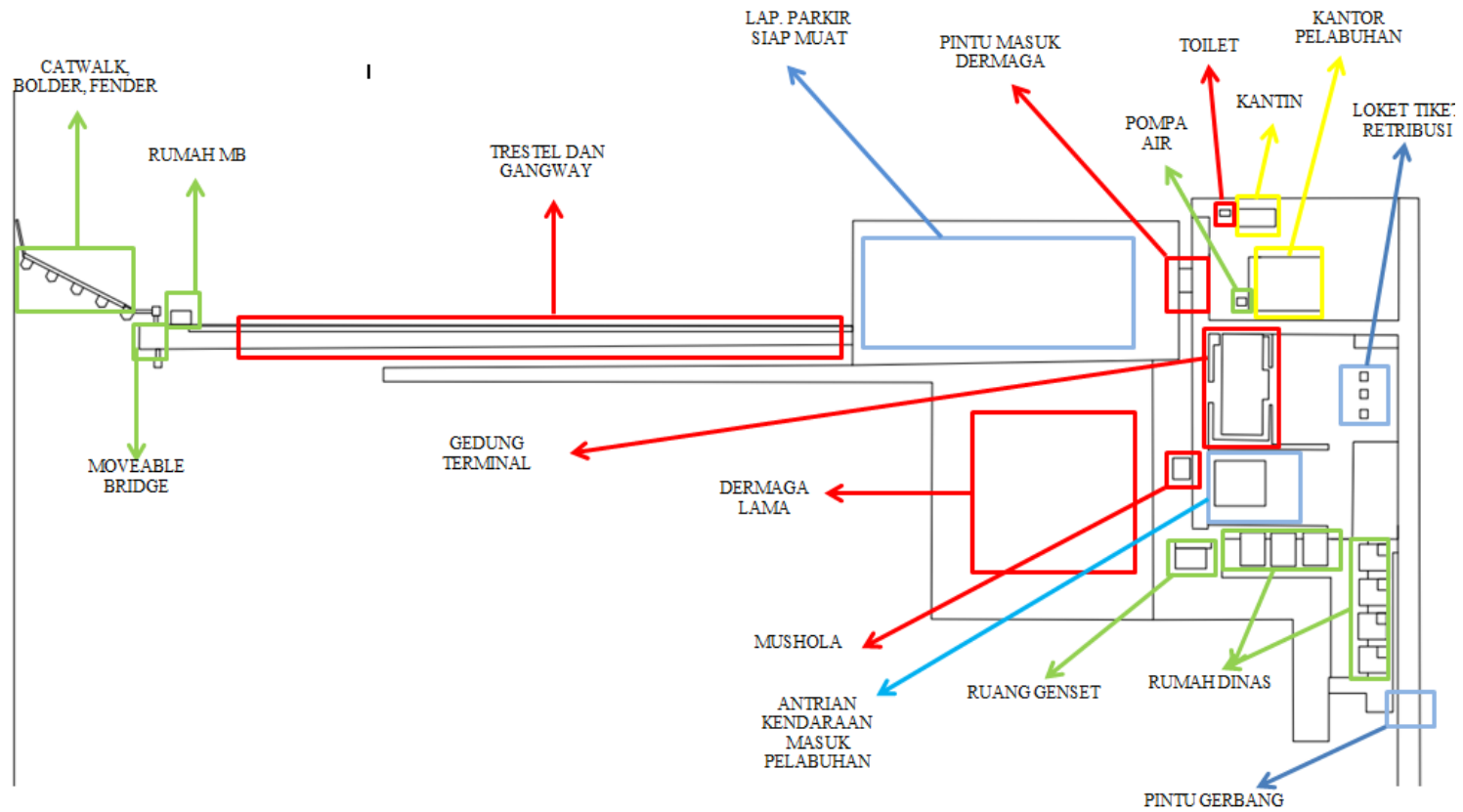
Dari gambar 4.30 dapat kita ketahui, masih ada pedagang asongan yang berjualan bebas di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar yang dapat menghambat kelancaran proses bongkar muat dan juga dapat membahayakan pedagang itu sendiri, Hal ini dapat menyebabkan terganggunya kelancaran arus lalu lintas didalam pelabuhan.



Gambar 4.31 Penumpang yang menunggu tidak pada tempat nya

Dari gambar 4.31 bisa dilihat masih banyak penumpang duduk di pinggir-pinggir area perkantoran dan di sepanjang jalan pelabuhan. Hal ini tentu dapat mengganggu aktivitas di pelabuhan dan dapat membahayakan para penumpang.. Adapun kondisi penumpang yang berkeliaran disekitar area pelabuhan hal ini terjadi karena tidak optimalnya ruang tunggu.

Adapun layout eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sebagai berikut :



Gambar 4.32 Layout eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

b. Kondisi pola arus lalu lintas kendaraan yang terjadi saat ini

Bercampurnya kendaraan pengantar/penjemput di area lapangan parkir membuat keadaan di pelabuhan menjadi tidak teratur, kemudian pada dermaga dan loket retribusi masuk pelabuhan sering terjadi *crossing* pada kendaraan yang keluar maupun masuk ke pelabuhan dan kapal sehingga kurang teraturnya pola arus lalu lintas di Dermaga dan Loket Retribusi masuk Pelabuhan. sering terjadi *crossing* di gerbang pemeriksaan tiket kendaraan dan di loket retribusi masuk pelabuhan antara kendaraan masuk dan kendaraan keluar.



Gambar 4.33 Orang yang tidak berkepentingan sampai ke Zona C

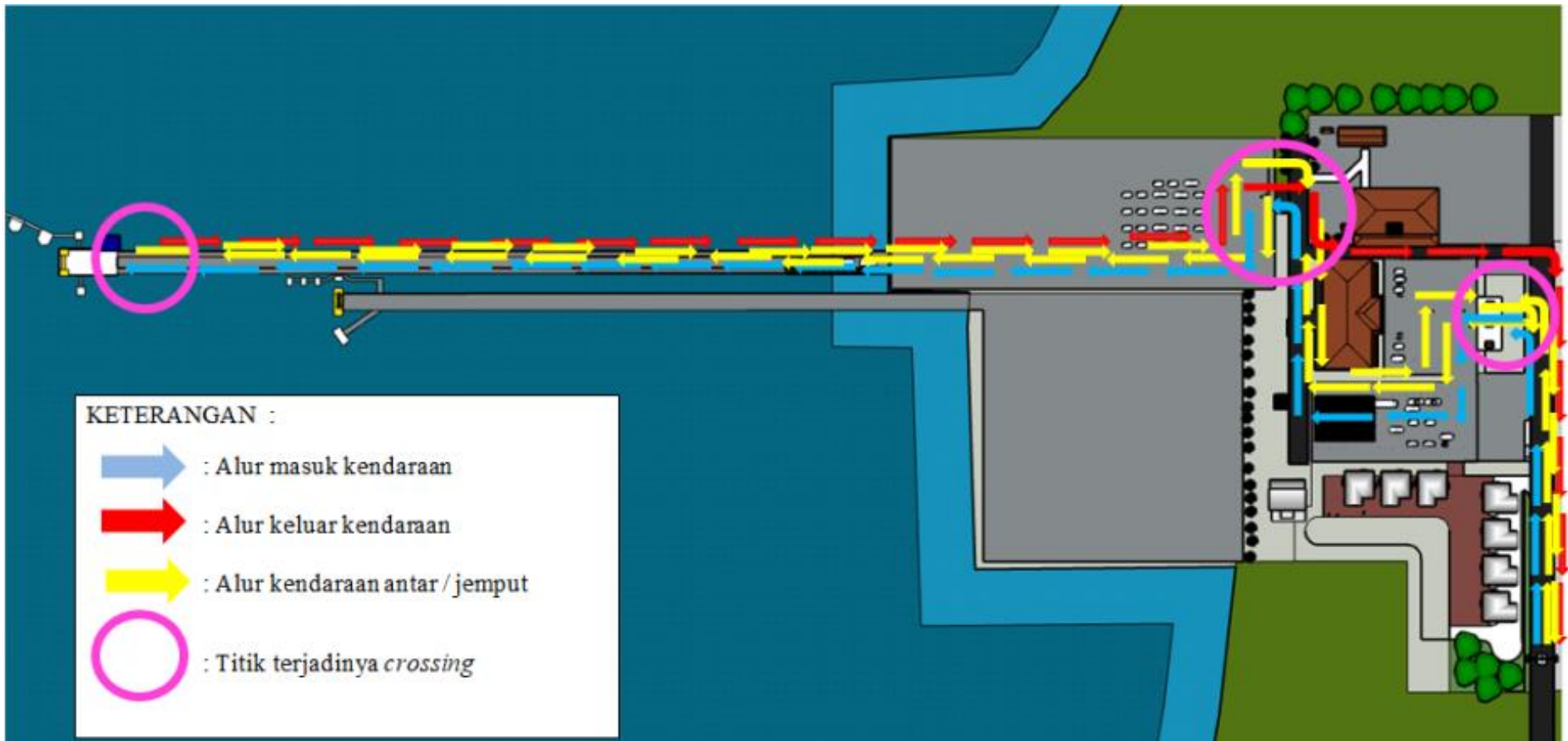
Dari gambar 4.33 di atas bisa dilihat jika pengantar/penjemput Penumpang bebas memasuki area vital (Zona C) yaitu dermaga. Kondisi seperti ini sering terjadi setiap hari di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar saat bongkar muat. Hal ini dapat menghambat proses bongkar muat dan pola arus keluar masuk kendaraan menuju kapal maupun keluar dari kapal. Karena belum

diterapkan sistem zonasi yang membuat kendaraan pengantar/penjemput bebas memasuki area ini.



Gambar 4.34 *Crossing* antar kendaraan

Dari gambar 4.34 dapat diketahui masih banyak terjadinya *crossing* dan pertemuan kendaraan, salah satunya titik pertemuan keluar masuk parkir pengantar jemput yang seharusnya hanya bisa digunakan untuk kendaraan masuk dan hanya untuk satu jalur, tetapi pada kondisi sebenarnya masih ada pertemuan dikarenakan gerbang keluar pelabuhan hanya dibuka pada saat bongkaran kendaraan dari kapal.



Gambar 4.35 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan Saat ini

2. Analisis Data

a. Penerapan sistem zonasi

Dengan melihat kondisi lapangan yang terjadi saat ini di pelabuhan Penyeberangan Jangkar, maka perlu adanya penerapan sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyebrangan, untuk menertibkan kendaraan dan penumpang agar dapat menciptakan suasana yang tertib, aman dan nyaman. Berikut ini adalah perencanaan sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyebrangan:

1) Zona A

a) Zona A1 : Lapangan Parkir Pengantar dan Penjemput dan Loket Penumpang.



Gambar 4.36 Zona A1 (Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput dan Loket Penumpang)

b) Zona A2 : Ruang Tunggu Penumpang.



Gambar 4.37 Zona A2 (Ruang Tunggu Penumpang)

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

c) Zona A3 : Pemeriksaan Tiket Penumpang.



Gambar 4.38 Zona A3 (Pemeriksaan Tiket Penumpang)

Dari gambar 4.38 terlihat petugas memeriksa tiket penumpang sekaligus tempat yang menghubungkan penumpang dengan gangway sebelum masuk ke kapal, hal ini dikarenakan agar tidak ada penumpang lagi yang naik ke kapal tanpa tiket.

2) Zona B

a) Zona B1 : Jembatan Timbang dan Tollgate Bagi Kendaraan

Gambar 4.39 Zona B1 (Jembatan Timbang dan *Tollgate* Rencana)

Zona B1 merupakan area wilayah penempatan jembatan timbang dan loket kendaraan (*tollgate*), tetapi pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar tidak terdapat jembatan timbang dan *tollgate*. Untuk mendukung sistem zonasi di pelabuhan maka disarankan untuk memiliki jembatan timbang dan *tollgate*.

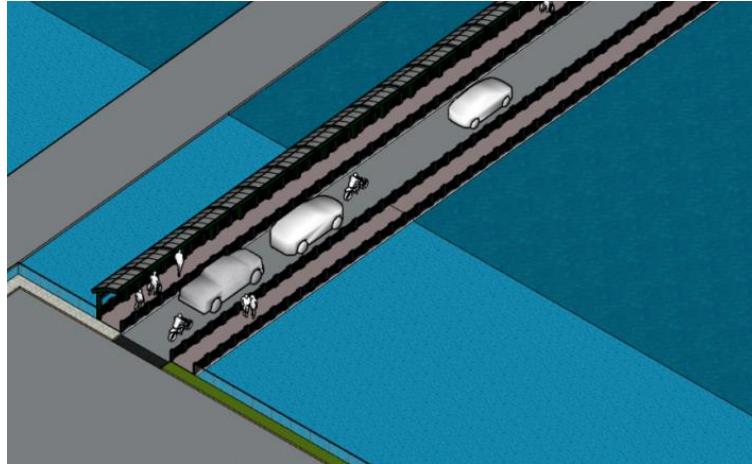
b) Zona B2 : Area parkir siap muat



Gambar 4.40 Zona B2 (Lapangan Parkir Siap Muat)

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

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



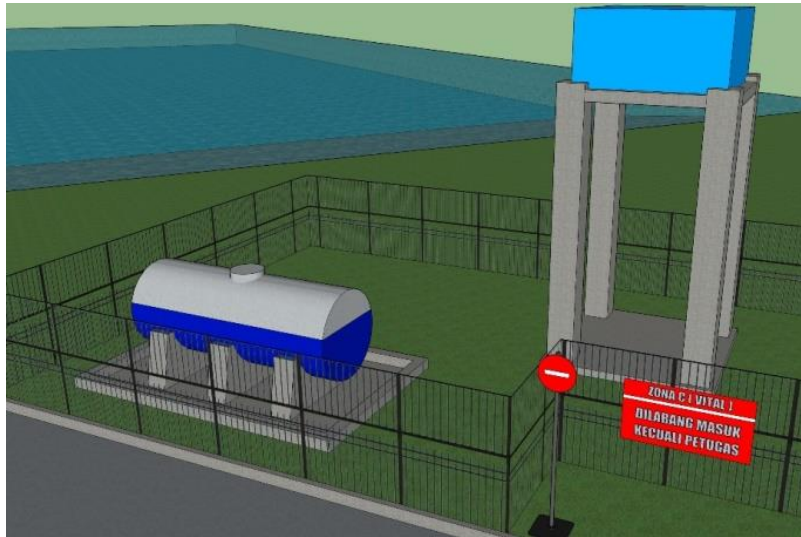
Gambar 4.41 Zona B3 (Area Antrian Kendaraan Siap Masuk Ke Kapal)

Dari gambar 4.41 merupakan area jalan antrian kendaraan roda 2 atau lebih sebelum masuk ke kapal yang diarahkan petugas Pelabuhan Penyeberangan, Zona ini terletak di *trestle* atau *causeway* khusus kendaraan yang langsung terhubung dengan pintu rampa kapal.

3) Zona C

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

a) Bak Penampungan Air Bersih



Gambar 4.42 Zona C (Bak Penampungan Air)

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

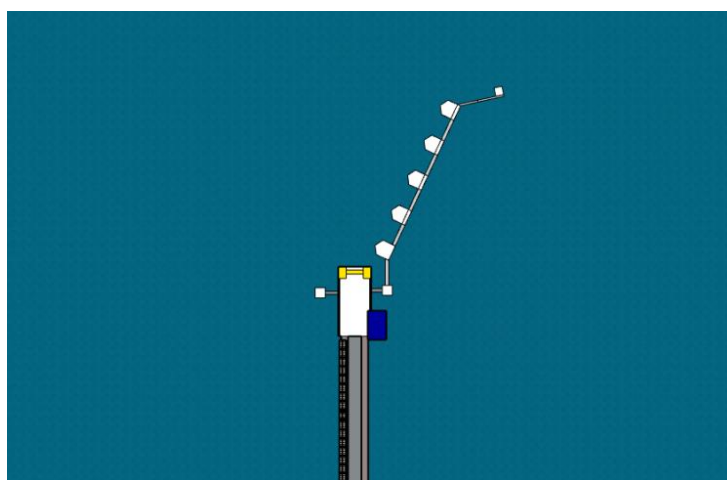
b) Rumah Movable Bridge



Gambar 4.43 Zona C (Rumah *Movable Bridge*)

Dari gambar 4.42 merupakan tempat untuk mengoperasikan Moveable Bridge (jembatan bergerak) guna kelancaran proses bongkar muat kendaraan. Rumah moveable bridge ini terletak tepat disamping Moveable Bridge. Tidak semua orang dapat memasuki ruangan ini, hanya personil petugas pengoperasi moveable bridge yang boleh memasuki ruangan ini.

c) Tempat Bolder



Gambar 4.44 Zona C (Tempat Bolder)

Bolder ditempatkan di dua tempat yaitu Mooring Dolphin dan Breasting Dolphin. Di Pelabuhan ini terdapat 7 bolder yang diletakan di 2 mooring dolphin dan 5 breasting dolphin. Bolder berfungsi untuk tempat mengikat atau menambat tali kapal dan tidak sembarang orang bisa masuk ke area ini karena area ini merupakan zona vital dan hanya petugas yang bisa melakukan penambatan. Akan tetapi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar masih banyak masyarakat yg memancing di area tersebut.

4) Zona D

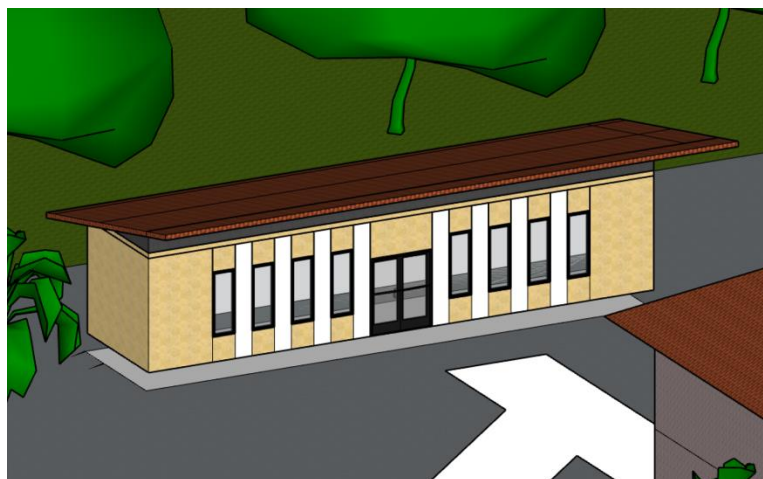
a) Zona D1 : Area khusus terbatas (perkantoran)



Gambar 4.45 Area Perkantoran

Zona D1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran. Di Pelabuhan Penyeberanga jangkar terdapat Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten.

b) Zona D2 : Area khusus terbatas (Area komersial, seperti Mall, dll)



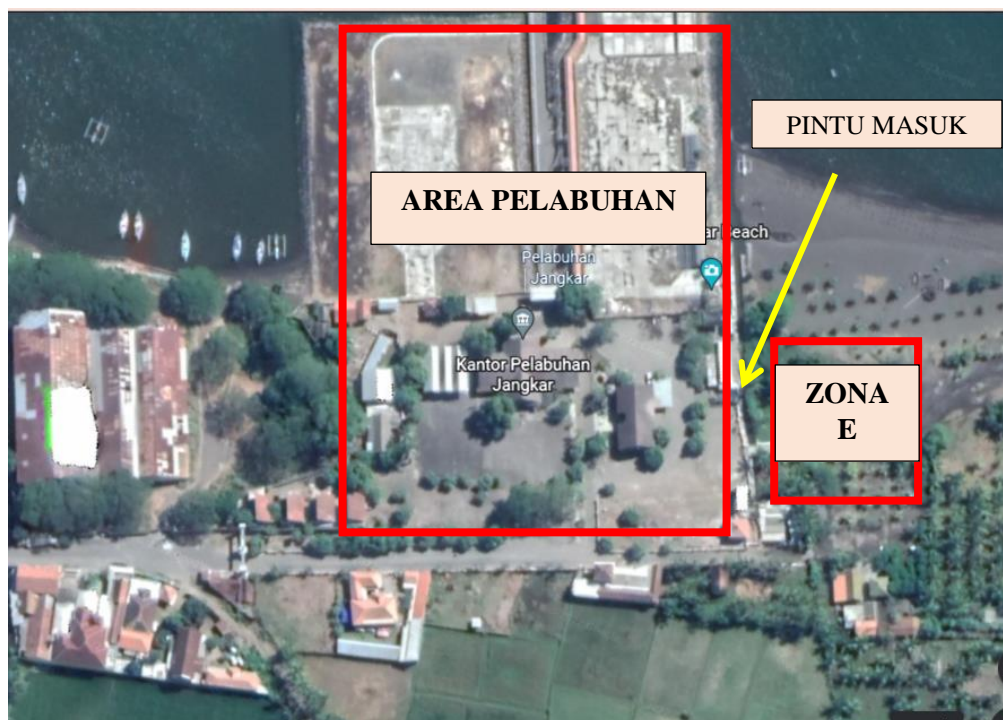
Gambar 4.46 Area Komersial (Mall, dll)

Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan, seperti Mall, dll. Aktivitas pada zona ini yaitu jual

beli barang seperti makanan atau pun barang keperluan penumpang lainnya. Bangunan yang terdapat pada zona ini yaitu berupa kios ataupun kantin.

5) Zona E

Zona E : Buffer Zone (Area penumpukan kendaraan diluar pelabuhan)

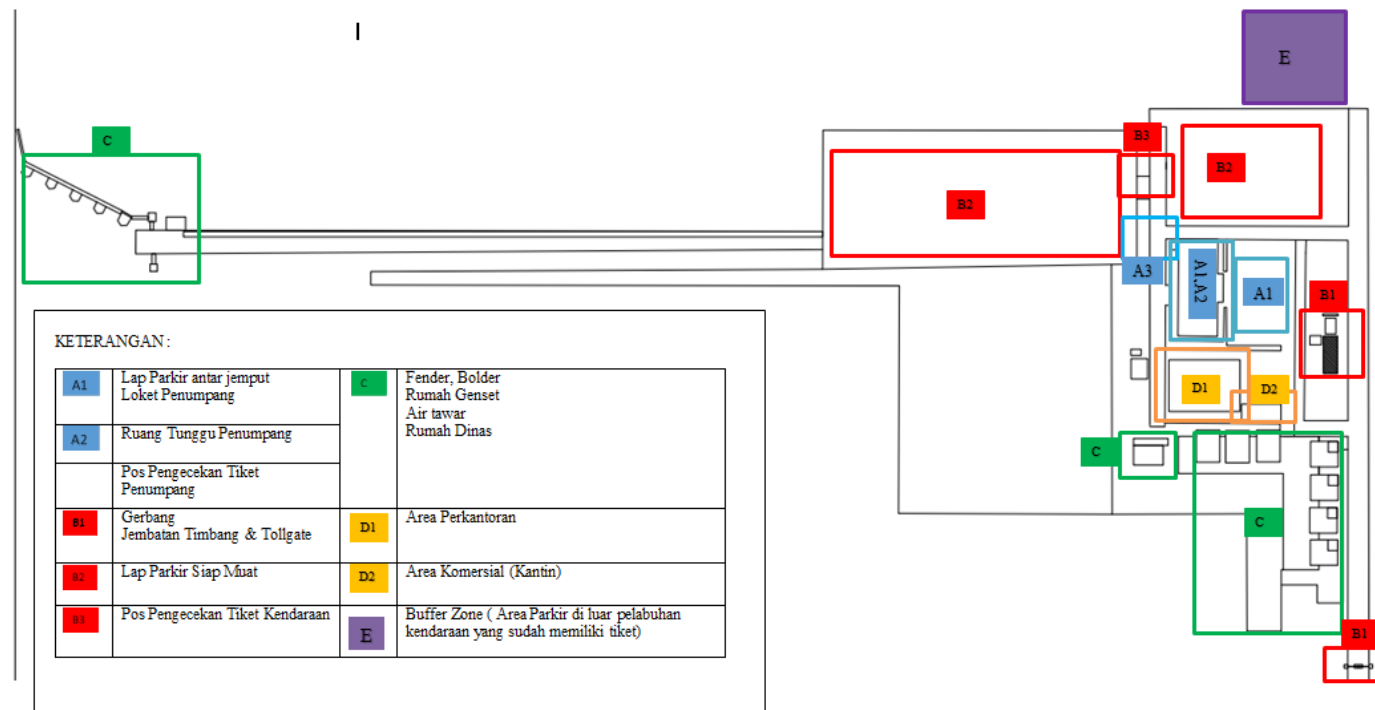


Gambar 4.47 Kondisi rencana lahan untuk area penumpukan
Sumber: *Google Earth, 2022*

Zonasi E sebagaimana dimaksud pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyebrangan ayat (1) huruf e merupakan area parkir untuk antrian kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyebrangan dan bertumpuk di luar area Pelabuhan.

Untuk kondisi ideal dipelabuhan sesuai dengan No.91 Tahun 2021 maka diperlukan adanya area komersil dan area penumpukan kendaraan yang terletak diluar pelabuhan. Untuk di Pelabuhan Jangkar tidak ada lokasi untuk zona E itu sendiri dikarenakan di area pelabuhan di kelilingi oleh rumah warga dan lahan milik warga, sehingga tidak ada nya lahan milik pelabuhan yang kosong untuk di bangun nya area zona E.

Berikut ini *layout* rencana zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.



Gambar 4.48 *Layout* Rencana Zonasi Wilayah Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Keterangan gambar :

1) Zona A

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

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

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

2) Zona B

Zona B1 : Yaitu dari Pintu Gerbang, zona penempatan jembatan timbang dan loket kendaraan (*tollgate*) yang berfungsi menimbang kendaraan sebelum masuk ke kapal dan *tollgate* untuk melakukan pembayaran tiket kendaraan.

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

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

3) Zona C

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

petugas, antara lain:

- a) Dermaga dan fasilitas nya
- b) Bak penampung air bersih
- c) Rumah *Movable Bridge* dan ruang mesin/genset

4) Zona D

Zona D1 : untuk area khusus terbatas yaitu area perkantoran

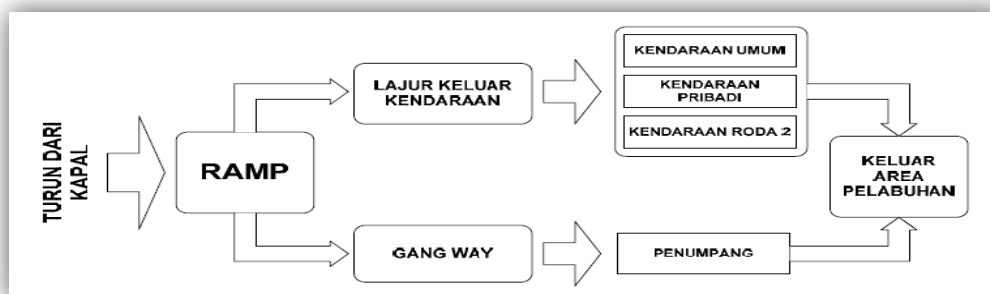
Zona D2 : untuk area khusus terbatas yaitu area komersil, seperti Mall, dll.

- 5) Zona E : Merupakan area parkir untuk antrian kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya masuk pelabuhan.

b. Penerapan Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan

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

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



Gambar 4.49 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun Dari Kapal

Sumber: Lampiran gambar pada SK.242/HK.104/DRJD/2010

Dari gambar 4.49 diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat turun dari kapal. Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut:

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

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



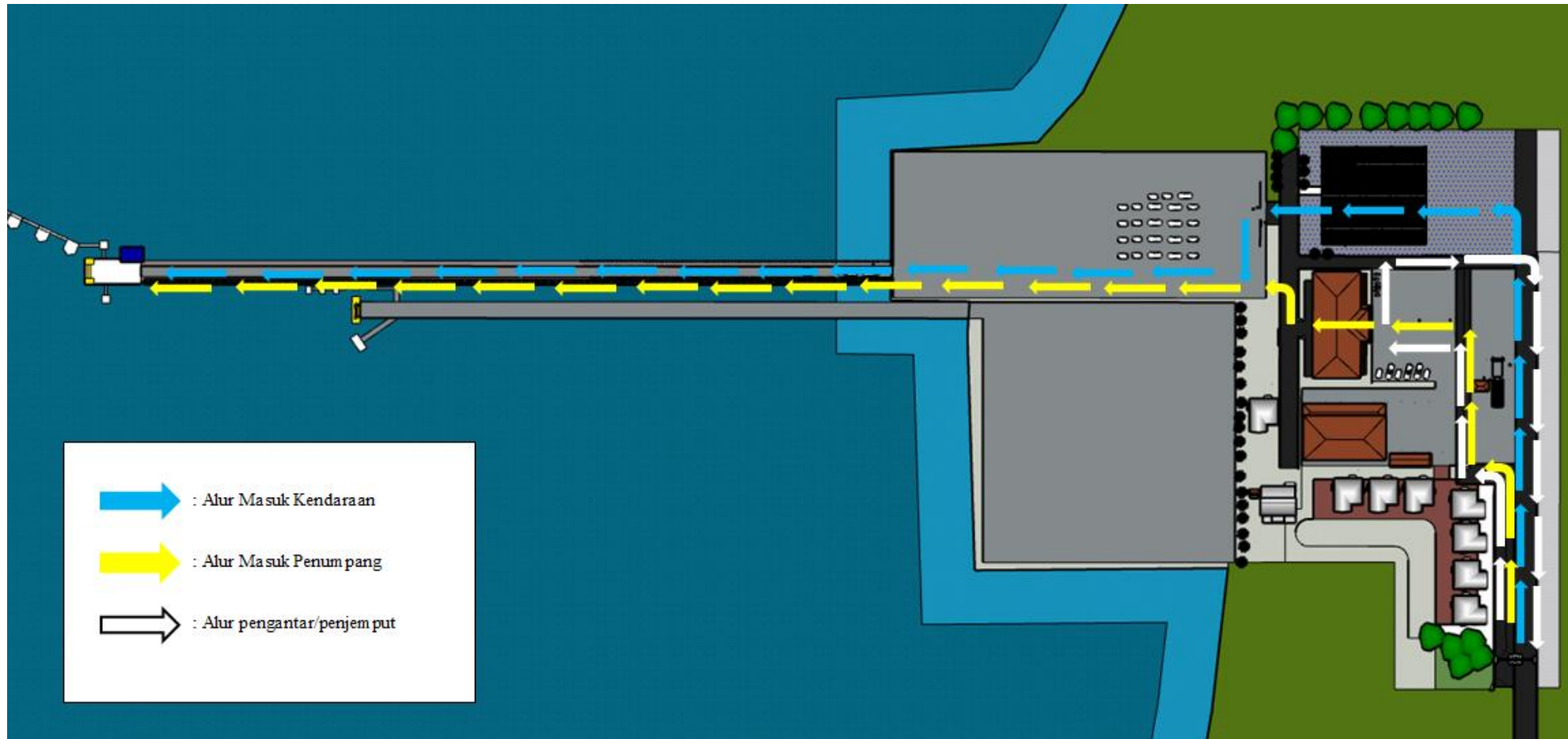
Gambar 4.50 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik Ke Kapal
Sumber: Lampiran gambar pada SK.242/HK.104/DRJD/2010

Dari gambar 4.50 diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat naik ke kapal. Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat masuk ke kapal adalah sebagai berikut:

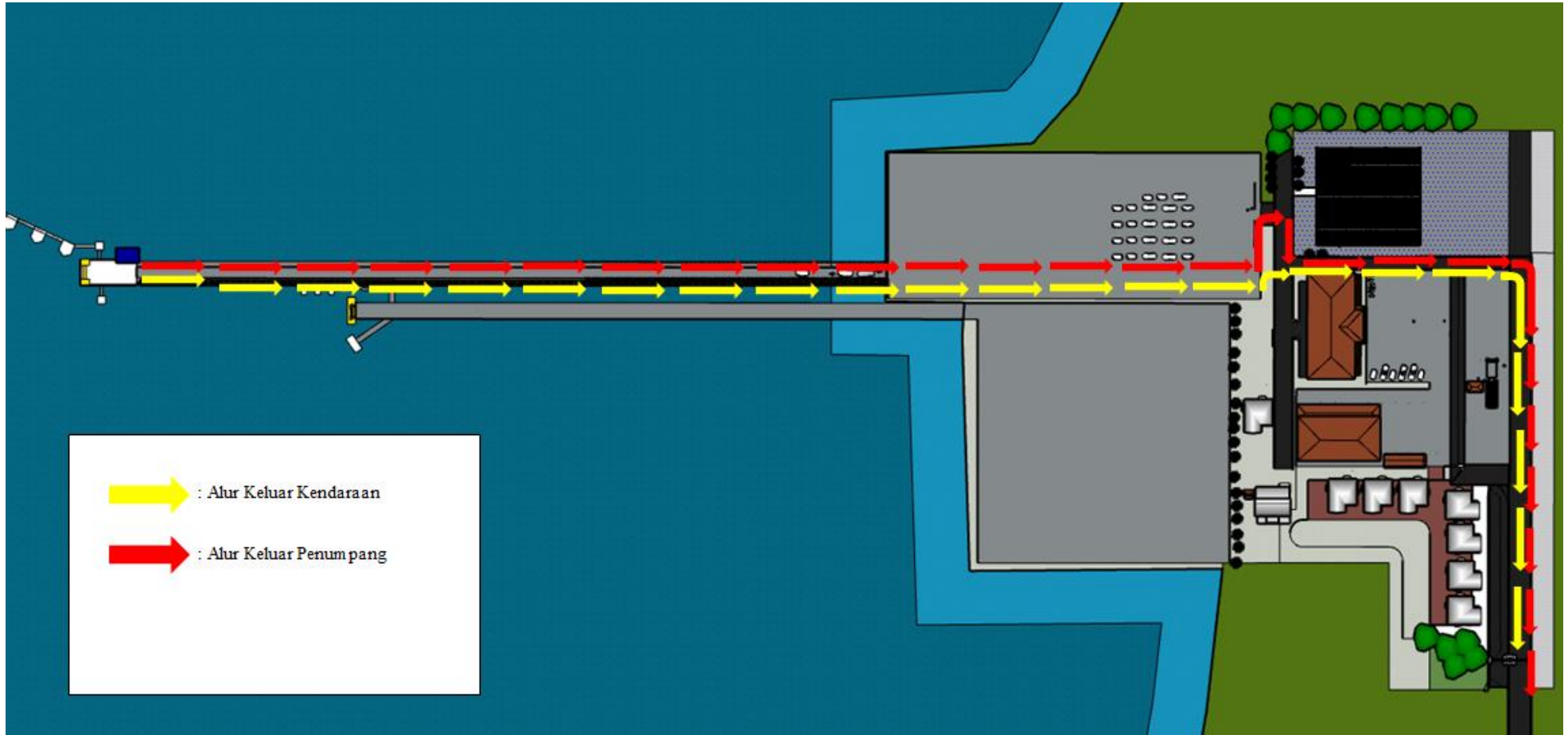
- a. Kendaraan masuk pintu pelabuhan melalui loket kendaraan masuk yang telah ditentukan.
- b. Penumpang yang berjalan kaki masuk pintu pelabuhan menuju loket penumpang yang telah ditentukan.
- c. Area parkir kendaraan, kendaraan setelah melewati loket kendaraan menuju ruang parkir sementara sebelum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

Dari analisa yang telah dilakukan berdasarkan SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Pelabuhan Penyeberangan mengenai kedatangan dan keberangkatan untuk kendaraan maka dibuat pola arus lalu lintas yang sesuai dengan kondisi di lapangan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

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



Gambar 4.51 Rencana Pola Arus Kendaraan dan penumpang naik Ke kapal





Gambar 4.52 Rencana Pola Arus Kendaraan dan penumpang turun Kapal








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








c. Penambahan Perlengkapan Zona


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

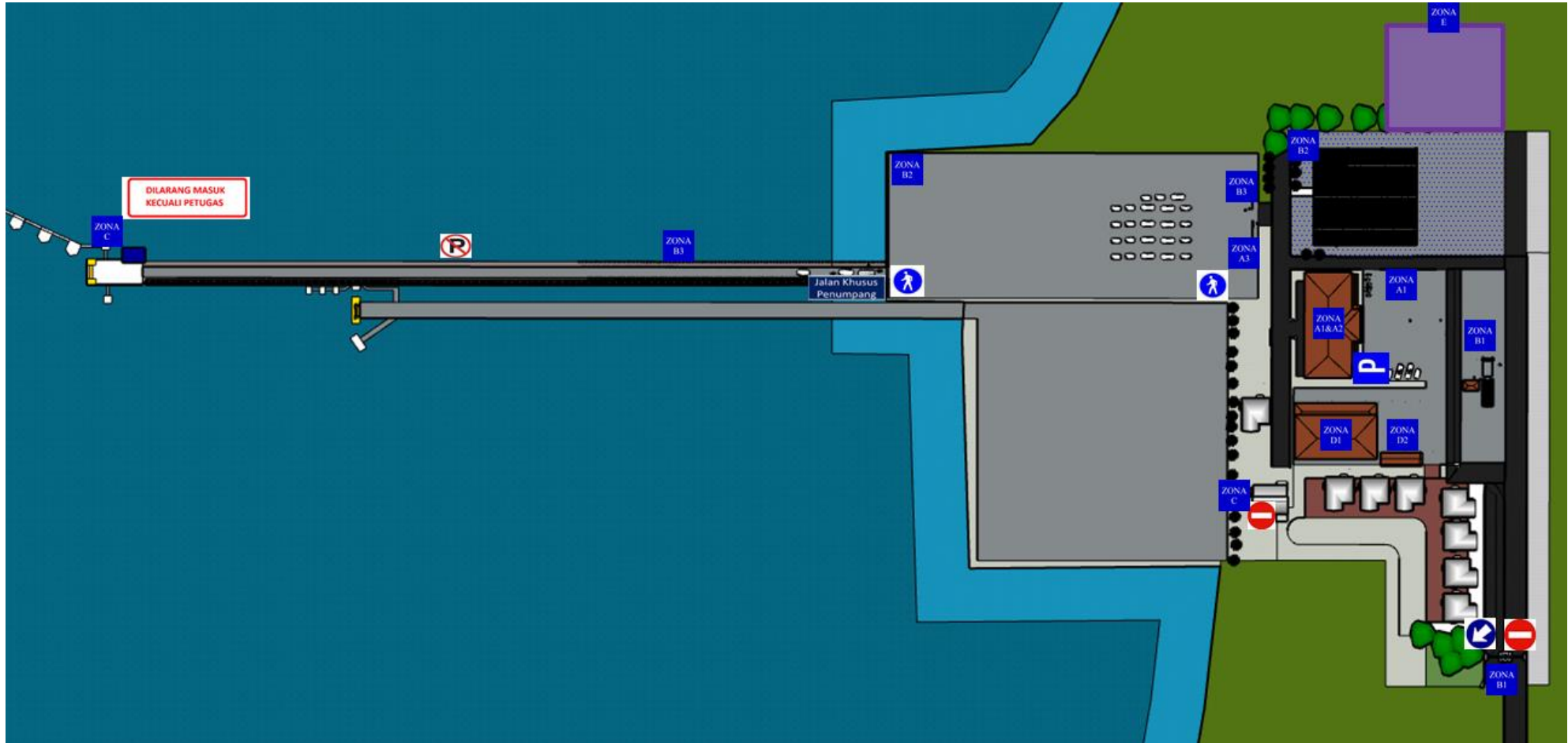
Tabel 4.11 Perencanaan Rambu Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

No	Jenis Rambu	Peletakan	Jumlah yang direncanakan	fungsi
1		Rambu diletakkan di area parkir penumpang pengantar dan penjemput	3 Buah	Pemberitahuan untuk penumpang yang memiliki kendaraan harus memarkirkan kendaraan di area yang ditempatkan rambu tersebut
2		Diletakan di depan gangway/koridor dan di jalan khusus penumpang pada sepanjang trotoar	2 buah	Pemberitahuan untuk penumpang yang melewati jalur khusus penumpang

No	Jenis Rambu	Peletakan	Jumlah yang direncanakan	fungsi
3		Rambu ini diletakan di jalan menuju area pelabuhan	1 buah	Peringatan untuk pemilik kendaraan tidak parkir di sepanjang jalan yang diletakan rambu tersebut
4		Diletakkan sebelum <i>catwalk</i> dan tempat bolder Dan di area rumah genset	2 buah	Pemberitahuan untuk penumpang pejalan kaki tidak memasuki area trestle dan tempat bolder
5		Rambu ini diletakan di area terbatas seperti bak penampungan air dan ruang mesin	2 buah	Rambu tersebut berfungsi agar penumpang yang tidak berkepentingan tidak memasuki wilayah yang di letakkan rambu
6		Diletakkan di pintu masuk area pelabuhan	1 buah	Pemberitahuan untuk para pengguna jasa untuk melewati jalan sebelah kiri
7		Diletakkan di depam <i>gangway</i>	1 buah	Pemberitahuan untuk penumpang yang melewati jalur khusus penumpang
8		Diletakkan di area khusus loket penumpang dan lapangan parkir pengantar/penjemput	2 buah	Pemberitahuan bagi penumpang bahwa sedang berada pada area khusus calon penumpang yang akan membeli tiket dan kendaraan pengantar/penjemput
9		Diletakkan di area ruang tunggu penumpang	1 buah	Pemberitahuan bagi penumpang bahwa sedang berada di area untuk penumpang yang sudah memiliki tiket

No	Jenis Rambu	Peletakan	Jumlah yang direncanakan	fungsi
10		Diletakkan di area pengecekan tiket penumpang	1 buah	Pemberitahuan bagi penumpang bahwa sedang berada di area khusus pengecekan tiket penumpang siap masuk ke kapal
11		Diletakkan di Gerbang masuk , <i>tollgate</i> kendaraan dan jembatan timbang	2 buah	Pemberitahuan bagi pengemudi bahwa sedang berada di <i>tollgate</i> kendaraan dan area penimbangan kendaraan bermuatan
12		Diletakkan di lapangan parkir siap muat	2 buah	Pemberitahuan bagi pengemudi bahwa sedang berada di area parkir siap muat
13		Diletakkan di area antrean kendaraan siap masuk kapal	2 buah	Pemberitahuan bagi pengemudi bahwa sedang berada di area antrian kendaraan siap masuk ke kapal
14		Diletakkan di area terlarang/berbahaya	2 buah	Pemberitahuan bahwa hanya petugas yang dapat masuk ke area tersebut
14		Rambu ini diletakkan pada zona khusus terbatas yaitu area perkantoran.	1 buah	Pemberitahuan bahwa sedang berada di area perkantoran
14		Rambu ini diletakkan pada zona khusus terbatas yaitu area komersial pelabuhan.	1 buah	Pemberitahuan bahwa sedang berada di area komersial pelabuhan.

No	Jenis Rambu	Peletakan	Jumlah yang direncanakan	fungsi
14		<p>Rambu ini diletakkan pada area kantong parkir di luar pelabuhan penyeberangan bagi kendaraan yang akan menyeberang</p>	1 buah	<p>Pemberitahuan bahwa sedang berada di area kantong kantong parkir di luar pelabuhan penyeberangan bagi kendaraan yang akan menyeberang.</p>



Gambar 4.53 Layout Rencana Pemasangan Rambu di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

C. Pembahasan

Melihat kondisi zonasi di pelabuhan berdasarkan Layout zonasi pada Gambar menjelaskan bahwa zonasi di Pelabuhan Jangkar belum memenuhi Peraturan Menteri nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyebrangan. Melihat ada beberapa fasilitas daratan yang belum dimiliki dan belum optimal dalam penggunaannya di Pelabuhan Jangkar. Jembatan timbang, *Tollgate*, Zona E (Parkir bagi kendaraan yang belum berangkat diluar area pelabuhan). Baik dari zona yang belum ada, zona yang sudah dibagi juga belum bisa memaksimalkan kondisi Pelabuhan Jangkar seperti ruang tunggu yang tidak digunakan dengan semestinya sehingga pada saat penumpang mengalami kenaikan banyak penumpang yang beristirahat di area sekitar pelabuhan seperti warung.

Dari analisa masalah yang di dapat dan survei lapangan yang dilakukan, maka dibuatlah rencana layout zonasi guna menyusun letak zona yang ada di Pelabuhan Jangkar, melihat dari survey yang dilakukan maka Penerapan sistem zonasi pada Pelabuhan Jangkar belum sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

1. Mengatur tata letak fasilitas daratan dan Menetapkan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 tentang Zonasi Dikawasan Wilayah Pelabuhan yang melayani Angkutan Penyebrangan agar kegiatan di pelabuhan penyeberangan dapat berjalan dengan tertib dan teratur.

2. Mengadakan pembangunan jembatan timbang dan tollgate agar pada saat kendaraan dengan tinggi yang melewati batas maksimal tetap bisa naik ke atas kapal.
3. Membangun pos pengecekan tiket sebelum masuk ke kapal agar orang – orang tidak sembarangan mengantar hingga ke kapal.
4. Mengatur penataan ulang pola arus lalu lintas kendaraan di pelabuhan.
5. Memisahkan loket penumpang dan kendaraan dengan memaksimalkan fasilitas loket yang tersedia namun belum optimal penggunaannya, sehingga dapat mengurangi crossing antara kendaraan yang akan keluar dengan kendaraan yang melakukan transaksi di loket pembelian tiket.
6. Menambahkan loket pembelian tiket khusus kendaraan dengan muatan di dekat fasilitas jembatan timbang serta menyediakan fasilitas portal sehingga dapat dilakukan kontrol terhadap berat dan dimensi maksimal kendaraan yang dapat naik ke atas kapal, guna mengurangi muatan yang dapat berpengaruh pada stabilitas kapal.

Berikut merupakan perbandingan antara sistem zonasi dan pola arus lalu lintas kendaraan kondisi eksisting dan kondisi yang direncanakan

Tabel 4.12 Perbandingan antara Kondisi *Eksisting* Pelabuhan dan Kondisi Pelabuhan yang direncanakan

Jenis Pengaturan	Kondisi Saat Ini	Kondisi yang direncanakan
Sistem Zonasi	1. Belum adanya penerapan sistem zonasi di Pelabuhan sehingga tidak adanya pembatasan akses bagi penumpang pejalan kaki, kendaraan dan masih banyak orang yang tidak berkepentingan memasuki area pelabuhan, adanya pedagang yang berjualan di pintu masuk dermaga, masih adanya pemancing di area <i>catwalk</i> .	1. Usulan penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyebrangan, agar adanya pembatasan akses bagi penumpang pejalan kaki, kendaraan, petugas, orang yang tidak berkepentingan, pedagang dan pemancing sehingga terciptanya Pelabuhan yang aman, nyaman, tertib dan teratur.
	2. Belum tersedianya fasilitas jembatan timbang dan <i>tollgate</i> di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sehingga kendaraan dengan tinggi yang melewati batas maksimal tetap bisa naik ke atas kapal	2. Usulan pembangunan dan penempatan fasilitas jembatan timbang dan <i>tollgate</i> agar tinggi kendaraan dapat dibatasi sehingga mengurangi resiko bahaya kecelakaan kapal.
	3. Setelah membeli tiket, penumpang bebas berjalan kemana saja dan menunggu kapal dimana saja.	3. Pemisahan loket penumpang dan kendaraan.

Jenis Pengaturan	Kondisi Saat Ini	Kondisi yang direncanakan
Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan	<p>Sering terjadinya pertemuan kendaraan yang akan masuk dengan kendaraan yang keluar pelabuhan, karena gerbang keluar dari pelabuhan hanya dibuka hanya pada saat kegiatan bongkar kapal.</p> <p>Terjadinya <i>crossing</i> antara kendaraan antar jemput dengan kendaraan bongkar karena jalur keluar kendaraan masih bergabung.</p>	<p>Perlu untuk membuka gerbang keluar tidak hanya pada saat proses bongkar kapal dan perlu adanya pengaturan dengan membedakan jalur kendaraan keluar dari kapal dengan kendaraan yang masuk pelabuhan sehingga lalu lintas di pelabuhan penyeberangan Jangkar menjadi lebih tertib.</p>
Fasilitas pendukung Sistem zonasi	<p>Belum adanya peralatan rambu dan marka jalan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar, sehingga pengguna jasa sulit untuk mencapai tujuan didalam pelabuhan.</p>	<p>Perlu adanya penambahan rambu dan marka jalan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar, sehingga pengguna jasa dapat dengan mudah mengakses dan memahami peraturan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.</p>

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

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

1. Dari hasil penelitian kondisi eksisting sistem zonasi dan pola arus di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyebrangan karena masih banyak orang yang tidak berkepentingan, pedagang asongan dan kendaraan pengantar penjemput bebas memasuki zona terlarang, sehingga kondisi operasional di Pelabuhan ini belum berjalan dengan baik.
2. Pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar saat ini tidak sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan, karena masih ada *crossing* antar kendaraan yang dapat mempengaruhi kelancaran dan keamanan arus lalu lintas di pelabuhan Jangkar.
3. Masih kurangnya peralatan rambu pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar, sehingga pelayanan dan pemahaman mengenai peraturan di Pelabuhan Penyeberangan belum berjalan baik yang mengakibatkan

pengguna jasa tidak dapat memahami pengaturan area atau batas zona yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

B. Saran

Dari beberapa hal yang telah disimpulkan, penulis memberikan masukan berupa saran untuk pengelola pelabuhan agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik bagi penumpang maupun kendaraan yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan. Adapun saran yang dapat diberikan dari permasalahan yang ada yaitu:

1. Perlu adanya penerapan sistem zonasi pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar dengan cara membagi wilayah perzona, membangun jembatan timbang dan *tollgate*, memisahkan antara loket penumpang dan loket kendaraan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.
2. Perlu adanya pengaturan ulang pola arus kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar dengan cara memisahkan jalur keluar dan jalur masuk kendaraan maupun penumpang sehingga dapat mengurangi *crossing* antar kendaraan sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.
3. Perlu adanya penambahan rambu dan penambahan personil petugas disetiap zona wilayah dan disesuaikan dengan kebutuhan untuk mempermudah pengguna jasa memahami kondisi yang ada dan batas zona di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar agar penerapan sistem zonasi dan pengaturan pola arus lalu lintas kendaraan dapat berjalan dengan efektif dan optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.*
- _____. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.*
- _____. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Sistem Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyebrangan.*
- _____. *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Manajemen Pola Lalu Lintas.*
- Abubakar, Iskandar Dkk. 2013. *Transportasi Penyeberangan*, Direktur Jendral Perhubungan Darat, Jakarta
- Chang, William. 2014. *Metodologi Penulisan Ilmiah*. Erlangga : Jakarta
- Miro, F. 2010. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Padang
- Triadmojo, Bambang. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta