

**EVALUASI KETERSEDIAAN DAN KELAYAKAN FASILITAS
POKOK SISI DARATAN PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN
JANGKAR KABUPATEN SITUBONDO PROVINSI JAWA TIMUR**



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

**INVIA QORRI ANJALI
NPT. 19 03 058**

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

**EVALUASI KETERSEDIAAN DAN KELAYAKAN FASILITAS
POKOK SISI DARATAN PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN
JANGKAR KABUPATEN SITUBONDO PROVINSI JAWA TIMUR**



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

INVIA QORRI ANJALI

NPT. 19 03 058

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

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

**“EVALUASI KETERSEDIAAN DAN KELAYAKAN
FASILITAS POKOK SISI DARATAN PADA PELABUHAN
PENYEBERANGAN JANGKAR KABUPATEN SITUBONDO
PROVINSI JAWA TIMUR”**

Nama Taruna/I : INVIA QORRI ANJALI
NPT : 19 03 058
Program Studi : D III MTPD

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang,

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

<u>Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.SI</u> Pembina Tk. I (IV/b) NIP. 19641003199403 1 001	<u>Muhammad Khairani, S.SiT., M.SI</u> Pembina (IV/a) NIP. 19830906200912 1 006
---	---

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.SiT., MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19660719198903 1 001

**EVALUASI KETERSEDIAAN DAN KELAYAKAN FASILITAS POKOK
SISI DARATAN PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN JANGKAR
KABUPATEN SITUBONDO PROVINSI JAWA TIMUR**

Disusun dan Diajukan Oleh:

NAMA : INVIA QORRI ANJALI

NPT : 19 03 058

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Doharman Lumban Tungkup, S.SiT., MM
NIP. 19800229 200712 1 001

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

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



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 : Invia Qorri Anjali

NPT : 18 03 058

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “Evaluasi Ketersediaan dan Kelayakan Fasilitas Pokok Sisi Daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo 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, Agustus 2022

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Invia Qorri Anjali)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini dengan:

Nama : INVIA QORRI ANJALI

NPT : 19 03 058

Program Studi : D-III MTPD

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**EVALUASI KETERSEDIAAN DAN KELAYAKAN FASILITAS POKOK
SISI DARATAN PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN JANGKAR
KABUPATEN SITUBONDO 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, Agustus 2022

INVIA QORRI ANJALI

NPT. 19 03 058

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahrabbi'l'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 – 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 Dr. H. Irwan, SH., M.Pd., M. Mar. E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Bapak Drs. Brenhard M. Tampubolon, M.SI dan Bapak Muhammad Khairani, S. SiT., 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. Kakak Alumni beserta staff pegawai di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Provinsi Jawa Timur yang banyak membantu pelaksanaan kegiatan selama PKL dan Magang.
7. Tim PKL Jawa Timur yang sudah berjuang bersama selama di tempat PKL.
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 Kertas Kerja wajib ini.

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

Palembang, Agustus 2022
Penulis,

INVIA QORRI ANJALI
NPT. 19 03 058

ABSTRAK

INVIA QORRI ANJALI, Evaluasi Ketersediaan dan Kelayakan Fasilitas Pokok Sisi Daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo Provinsi Jawa Timur, dibimbing oleh Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.SI dan Muhammad Khairani, S.SiT., M.SI

Pelabuhan Penyeberangan Jangkar adalah salah satu Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo yang melayani penyeberangan lintas kabupaten/kota di Selat Madura. Pelabuhan penyeberangan Jangkar memiliki fasilitas pokok sisi daratan sebagai penunjang bagi kelancaran penyelenggaraan aktivitas di pelabuhan. Pada saat ini diketahui bahwa masih banyak penumpang yang menunggu di luar ruang tunggu dan di sekitar lapangan parkir siap muat, sistem *tollgate* masih manual yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar mengakibatkan antrean panjang sehingga adanya kemacetan kendaraan, belum tersedianya fasilitas jembatan timbang dan portal yang menyebabkan kendaraan melebihi dari kapasitas muatan dan tinggi muatan melebihi *cardeck* kapal serta tidak adanya fasilitas lapangan parkir antar/jemput sehingga banyaknya pengantar/penjemput yang mengantar sampai ke depan dermaga *movable bridge* dan parkir kendaraan di bahu jalan.

Penelitian ini menggunakan metode observasi. Metode observasi adalah cara pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung secara cermat dan sesuai dengan keadaan yang sedang terjadi. Metode observasi dengan cara mengamati dan melakukan pengambilan dokumen secara langsung mengenai kondisi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sekarang.

Berdasarkan dari analisis tersebut didapatkan kesimpulan bahwa banyaknya penumpang yang tidak menunggu di ruang tunggu dan menunggu di lapangan parkir siap muat akibat luas ruang tunggu yang belum cukup, antrian yang panjang di *tollgate* karena sistemnya yang manual, tidak tersedianya jembatan timbang dan portal serta belum adanya lapangan parkir antar/jemput sehingga kendaraan yang mengantar/menjemput parkir kendaraan diluar area Pelabuhan. Agar pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar dapat berjalan dengan lancar dapat dilakukan upaya yakni perluasan ruang tunggu penumpang, penambahan fasilitas penunjang untuk kenyamanan penumpang di ruang tunggu, sistem *tollgate* otomatis, pengadaan jembatan timbang dan portal serta pengadaan lapangan parkir antar/jemput yang dilakukan untuk melancarkan kegiatan operasional pelabuhan sehingga penumpang dapat merasakan pelayanan maksimal yang diberikan oleh pihak Pelabuhan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 Pasal 6 ayat (5) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang menggunakan Jasa angkutan Penyeberangan.

Kata Kunci: fasilitas, parkir, pelabuhan, penumpang.

ABSTRACT

INVIA QORRI ANJALI, Evaluation of Availability and Feasibility of Main Land Side Facilities at Anchor Crossing Port, Situbondo Regency, East Java Province, supervised by Drs.Brenhard Mangatur Tampubolon, M.SI and Muhammad Khairani, S.SiT., M.SI

Anchor Ferry Port is one of the Regional Technical Implementation Units (UPTD) of the Situbondo Regency Transportation Service which serves cross-district/city crossings in the Madura Strait. The Anchor ferry port has basic facilities on the mainland side as a support for the smooth implementation of activities at the port. At this time it is known that there are still many passengers waiting outside the waiting room and around the parking lot ready to load, the manual tollgate system located at the Anchor Crossing Port has resulted in long queues resulting in traffic jams, the unavailability of weighbridge and portal facilities available. causing the vehicle to exceed the load capacity and the cargo height exceeding the ship's cardeck and the absence of shuttle/pickup parking facilities so that there are many deliverymen/pickers who take them to the front of the movable bridge pier and park vehicles on the shoulder of the road.

This study uses the method of observation. The observation method is a way of collecting data by making direct observations carefully and in accordance with the current situation. The observation method is by observing and taking documents directly regarding the current conditions at the Anchor Crossing Port.

Based on this analysis, it can be concluded that the number of passengers who are not waiting in the waiting room and waiting in the parking lot is ready to load due to the insufficient waiting room area, long queues at the tollgate due to the manual system, the unavailability of weighbridges and portals and the absence of a field. Pick-up/drop-off parking so that the vehicle that delivers/picks up the vehicle park outside the port area. In order for services at the Anchor Crossing Port to run smoothly, efforts can be made, namely the expansion of the passenger waiting room, the addition of supporting facilities for passenger comfort in the waiting room, an automatic tollgate system, procurement of weighbridges and portals as well as the provision of shuttle/pick-up parking spaces to facilitate activities. port operations so that passengers can experience the maximum service provided by the Port in accordance with the Decree of the Minister of Transportation Number 52 of 2004 Article 6 paragraph (5) and Regulation of the Minister of Transportation Number 103 of 2017 concerning Regulation and Control of Vehicles using Crossing Transportation Services.

Keywords: facilities, parking, port, passengers.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN SURAT PERALIHAN HAK CIPTA	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Penelitian.....	1
B. Rumusan Permasalahan	4
C. Batasan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Review Penelitian Sebelumnya	8
B. Landasan Teori.....	9
C. Kerangka Penelitian	22

BAB III METODE PENELITIAN.....	23
A. Jenis Penelitian.....	23
B. Sumber Data.....	24
C. Metode/Teknik Pengumpulan Data	25
D. Teknik Analisis Data	27
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	30
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	30
1. Kondisi Geografis	30
2. Batas Administrasi	32
3. Kependudukan.....	32
4. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	34
5. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	39
6. Instansi Pembina Transportasi	49
7. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	51
B. Hasil Penelitian	52
1. Penyajian Data	52
2. Analisis Data	59
C. Pembahasan.....	66
1. Usulan Pemecahan Masalah	66
2. Perbandingan dan Manfaat antara Sistem yang ada dengan Kondisi yang direncanakan	70
BAB V PENUTUP	73
A Kesimpulan	73

B	Saran.....	74
---	------------	----

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya.....	8
Tabel 4.1 Luas Wilayah dan Banyaknya Wilayah Administrasi Menurut Kecamatan	31
Tabel 4.2 Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Situbondo, 2021	33
Tabel 4.3 Tarif Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar	50
Tabel 4.4 Lintasan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.....	51
Tabel 4.5 Data Produktivitas 5 tahun terakhir	53
Tabel 4.6 Data Produktivitas Kedatangan selama 15 hari	55
Tabel 4.7 Data Produktivitas Keberangkatan selama 15 hari	57
Tabel 4.8 Karakteristik Kapal Motor yang Beroperasi	58
Tabel 4.9 Fasilitas Pokok Sisi Daratan Pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar	59
Tabel 4.10 Kondisi <i>Eksisting</i> Fasilitas Daratan	59
Tabel 4.11 Produktivitas Kapal 5 Tahun Terakhir.....	62
Tabel 4.12 Tinggi <i>Cardeck</i> Kapal.....	64
Tabel 4.25 Perbandingan Kondisi <i>Eksisting</i> Pelabuhan dengan kondisi yang direncanakan	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	22
Gambar 3.1 Pola arus lalu lintas Penumpang dan Kendaraan	28
Gambar 4.1 Peta Administrasi Situbondo.....	30
Gambar 4.2 Grafik Perbandingan Wilayah.....	32
Gambar 4.3 Struktur Organisasi Satpel Jangkar	35
Gambar 4.4 KMP. Munggiyango Hulalo.....	38
Gambar 4.5 KMP. Dharma Kartika	39
Gambar 4.6 KMP. Satya Kencana	39
Gambar 4.7 Kantor UPTD	40
Gambar 4.8 Lapangan Parkir Utama.....	41
Gambar 4.9 Lapangan Parkir Siap Muat.....	42
Gambar 4.10 Musala	42
Gambar 4.11 Gedung Terminal.....	43
Gambar 4.12 Loker.....	43
Gambar 4.13 Toilet	44
Gambar 4.14 Ruang Tunggu Penumpang	45
Gambar 4.15 Kantin	45
Gambar 4.16 Instalasi Air	46
Gambar 4.17 <i>Gangway</i>	46
Gambar 4.18 <i>Layout</i> Pelabuhan	47
Gambar 4.19 <i>Layout</i> Pelabuhan	48

Gambar 4.20 Peta lintasan pelabuhan	51
Gambar 4.21 Grafik Produktivitas penumpang 5 tahun terakhir	53
Gambar 4.22 Grafik Produktivitas Kendaraan 5 tahun terakhir	54
Gambar 4.23 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang 15 hari.....	56
Gambar 4.24 Grafik Produktivitas Keberangkatan Kendaraan 15 hari	56
Gambar 4.25 Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang 15 hari.....	58
Gambar 4.26 Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan 15 hari	58
Gambar 4.27 Kondisi Ruang Tunggu Rencana	67
Gambar 4.28 Kondisi <i>Tollgate</i> Rencana	67
Gambar 4.29 Kondisi Jembatan Timbang dan Portal Rencana.....	68
Gambar 4.30 Kondisi Lapangan Parkir Antar/Jemput Rencana	69
Gambar 4.31 Penempatan Jembatan Timbang dan Portal serta Penempatan Lapangan Parkir Antar/Jemput Rencana	72

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Lampiran 2 II KM 52 Tahun 2004

Lampiran 3 Data Produktivitas 5 tahun terakhir

Lampiran 4 *Ship Particular* KMP yang beroperasi

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG PENELITIAN

Pelabuhan Jangkar adalah salah satu Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo sebagai instansi pemerintah yang memberikan pelayanan publik terhadap masyarakat diharapkan mampu menjalankan fungsinya dengan memberikan pelayanan prima kepada pengguna jasa. Pelabuhan Jangkar adalah pelabuhan penyeberangan lintas kabupaten/kota yang melayari Selat Madura yaitu dari Jangkar – Ra’as, Jangkar – Sapudi, Jangkar – Kalianget, serta Jangkar – Kangean. Adapun jenis armada yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar yaitu kapal motor penyeberangan. Keberadaan Pelabuhan Jangkar mempunyai peranan yang sangat penting dalam menunjang kegiatan perekonomian dan pemerataan pembangunan di Kabupaten Situbondo karena transportasi air merupakan salah satu moda angkut yang menghubungkan pulau Jawa dengan pulau kecil lainnya.

Ketersediaan dan kelayakan fasilitas yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar masih belum sesuai dengan ketentuan yang ada yaitu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan.

Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki fasilitas pokok sisi daratan sebagai penunjang bagi kelancaran penyelenggaraan aktivitas di pelabuhan, maka diperlukannya fasilitas pokok sisi daratan yang memadai dan dapat

digunakan sesuai fungsinya masing-masing sehingga aktivitas di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar dapat berjalan dengan lancar dan nyaman bagi pengguna jasa.

Namun kondisi saat ini pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar masih terdapat fasilitas sisi daratan yang belum memadai dan penggunaannya belum optimal, seperti fasilitas ruang tunggu, *tollgate*, jembatan timbang dan portal, serta lapangan parkir antar/jemput. Terlihat pada ruang tunggu penumpang yang kurang memadai dan tidak nyaman bagi penumpang sehingga penumpang banyak menunggu diluar ruang tunggu dan disekitar lapangan parkir siap muat serta masih sering terjadi penumpukan kendaraan karena sistem *tollgate* masih di lakukan secara manual serta belum adanya lapangan parkir antar/jemput. Kondisi ini membuat penumpukan kendaraan di area gerbang masuk dan area di depan *ramp door* kapal, sedangkan untuk kendaraan bermuatan, belum adanya penimbangan kendaraan bermuatan dan portal ketinggian kendaraan, dimana masih terdapat kendaraan bermuatan berlebih masuk kapal serta banyaknya barang yang di angkut masih di letakkan pada *cardeck* kapal secara tidak teratur atau tidak di angkut oleh kendaraan seperti *truck* dan mobil, karena ini yang menjadi acuan keselamatan dan kesesuaian kapasitas angkut kapal pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar. Oleh karena itu di perlukan nya ruang tunggu yang memadai, fasilitas pelayanan *tollgate* otomatis, jembatan timbang dan portal ketinggian kendaraan serta lapangan parkir Antar/Jemput yang sesuai dengan kebutuhan pelabuhan guna menjamin keselamatan kapal dan dapat memelihara fasilitas akses jalan pelabuhan serta arus kendaraan yang beraktivitas di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar menjadi lancar.

Kondisi tersebut tidak sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 Pasal 6 ayat (5) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan dimana pada fasilitas sisi darat pelabuhan penyeberangan harus terdapat fasilitas ruang tunggu yang memadai, penimbang kendaraan bermuatan, portal ketinggian, *tollgate* dan tempat kendaraan mengantar dan menjemput penumpang agar tidak terjadi kendaraan pengantar sampai memasuki area dermaga.

Berdasarkan hal tersebut, maka penulis bermaksud untuk meninjau ketersediaan dan kelayakan fasilitas di Pelabuhan Jangkar dengan aturan yang berlaku, penulis bermaksud mengambil judul Evaluasi Ketersediaan Dan Kelayakan Fasilitas Pokok Sisi Daratan Pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo Provinsi Jawa Timur.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan penelitian yang dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar, maka dibuat beberapa perumusan masalah yaitu:

1. Apakah fasilitas pokok luasan ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sudah sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004?
2. Apakah sistem *tollgate* yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar telah sesuai dengan kondisi saat ini?
3. Apakah Pelabuhan Penyeberangan Jangkar telah dilengkapi dengan fasilitas jembatan timbang dan portal serta lapangan parkir antar/jemput?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan dari pembahasan masalah yang diambil adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui fasilitas pokok luasan ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sudah sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004.
2. Untuk mengetahui sistem *tollgate* yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar telah sesuai dengan kondisi saat ini.
3. Untuk mengetahui Pelabuhan Penyeberangan Jangkar telah dilengkapi dengan fasilitas jembatan timbang dan portal serta lapangan parkir antar/jemput atau belum.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis
 - a. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi keilmuan pada bidang kinerja kapal, transportasi, pembangunan, dan mengevaluasi ketersediaan dan kelayakan fasilitas pokok sisi daratan yang ada di Pelabuhan penyeberangan Jangkar. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan referensi bahan ajar pada tingkat Perguruan Tinggi dan sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan fasilitas pokok sisi daratan serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

b. Manfaat Praktis

1) Bagi Taruna

Pembuatan KKW bermanfaat untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan dan untuk memenuhi tugas akhir sebagai persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.

2) Bagi Lembaga Pendidikan

Memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang mengenai evaluasi ketersediaan dan kelayakan fasilitas pokok sisi daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sebagai bahan referensi dalam suatu tugas atau laporan.

3) Bagi Instansi Pemerintahan

Sebagai masukan dan bahan pertimbangan bagi Instansi Pemerintahan terutama Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Provinsi Jawa Timur dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar untuk meningkatkan pelayanan yang ada dalam pengelolaan dan pengembangan kebutuhan sarana sehingga terlaksananya pelayanan di pelabuhan yang aman, tertib, teratur, dan nyaman serta dapat dijadikan sebagai acuan melakukan

perbaikan terhadap fasilitas pokok sisi daratan sesuai dengan persyaratan teknis dan peraturan yang berlaku.

4) Bagi Masyarakat

Memberikan informasi dan wawasan masyarakat tentang kajian ilmiah evaluasi ketersediaan dan kelayakan fasilitas pokok sisi daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar berdasarkan teori yang telah diuji kebenarannya serta dapat memperoleh kenyamanan dan ketertiban.

E. BATASAN MASALAH

Adapun batasan masalah dari penelitian supaya permasalahan yang dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya batasan, adapun batasan masalah yang akan dibahas dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) yaitu:

1. Penelitian dilaksanakan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo Provinsi Jawa Timur.
2. Permasalahan yang dibahas hanya mengenai Fasilitas Pokok Sisi Daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar meliputi
 - a. Fasilitas Ruang Tunggu
 - b. Sistem *Tollgate*
 - c. Jembatan Timbang dan Portal
 - d. Lapangan Parkir Antar/Jemput.
3. Mengacu pada Keputusan Menteri Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan Dan

Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan.

4. Analisis yang dilakukan adalah untuk mengetahui dan mengevaluasi kebutuhan luasan ruang tunggu, sistem *tollgate*, jembatan timbang dan portal serta lapangan parkir antar/jemput sesuai dengan peraturan yang berlaku dan upaya yang harus dilakukan agar masalah tersebut dapat terpenuhi dengan baik.

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 fasilitas pokok sisi daratan yaitu:

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya

Pembahasan	Achmad Faishal	Prasetya Aditya Nugraha
Judul KKW	Evaluasi Fasilitas Sisi Darat Pelabuhan Untuk Meningkatkan Pelayanan Pengguna Jasa di Pelabuhan Penyeberangan Bardan Kota Pontianak Provinsi Kalimantan Barat	Evaluasi Fasilitas Pokok Sisi Daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Provinsi Sumatera Selatan
Tempat penelitian	Pelabuhan Penyeberangan Bardan Kota Pontianak Provinsi Kalimantan Barat	Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-api Provinsi Sumatera Selatan
Analisa permasalahan	1) kondisi saat ini fasilitas sisi darat Pelabuhan Penyeberangan Bardan berupa fasilitas gedung terminal, lapangan parkir siap muat dan loket 2) kondisi ideal fasilitas sisi darat pada Pelabuhan Penyeberangan Bardan	1) Bagaimana kondisi <i>eksisting</i> fasilitas pokok sisi daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api berupa ruang tunggu penumpang, lapangan parkir siap muat, lapangan parkir antar/jemput serta jembatan timbang dan portal?

	seperti fasilitas gedung terminal, lapangan parkir siap muat dan loket	<p>2) Apakah ruang tunggu penumpang, lapangan parkir kendaraan siap muat, lapangan parkir antar/jemput serta jembatan timbang dan portal pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api saat ini sudah sesuai dengan kebutuhan berdasarkan KM 52 tahun 2004 dan Permenhub Nomor 103 Tahun 2017?</p> <p>3) Bagaimana upaya yang dilakukan agar fasilitas pokok sisi daratan dapat sesuai dengan ketentuan berdasarkan KM 52 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan?</p>
Peraturan yang digunakan	<p>1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran</p> <p>2) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan</p>	<p>1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan</p> <p>2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan</p>

Sumber: Hasil Analisis, 2022

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 1

Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

2) Pasal 1 ayat 3

Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

3) Pasal 1 ayat 14

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang, dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

4) Pasal 1 ayat 16

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

5) Pasal 1 ayat 36

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

6) Pasal 22 ayat 1

Angkutan Penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau kendaraan beserta muatannya.

7) Pasal 94

Dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan badan usaha pelabuhan berkewajiban:

- a) Menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan.
- b) Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh pemerintah.
- c) Menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan.
- d) Memelihara kelestarian lingkungan.
- e) Memenuhi kewajiban sesuai dengan konsensi dalam perjanjian dan
- f) Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undang, baik secara nasional maupun internasional.

b. Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan:

1) Pasal 1 ayat 13

Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

Kriteria lintas penyeberangan:

- a) Menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus oleh laut, selat, teluk maupun sungai;
- b) Melayani lintas dengan trayek tetap dan teratur;
- c) Berfungsi sebagai jembatan bergerak;
- d) Menghubungkan antar dua Pelabuhan;
- e) Tidak mengangkut barang lepas, tercantum pada (PP 82 Tahun 1999 Pasal 7).

2) Pasal 21

Menjelaskan rencana induk pelabuhan laut dan rencana induk pelabuhan sungai dan danau meliputi rencana peruntukan wilayah daratan dan perairan yang disusun berdasarkan kriteria kebutuhan sebagai berikut:

- a) Fasilitas pokok dan;
- b) Fasilitas penunjang.

c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal:

1) Pasal 3

a) Setiap pelabuhan yang digunakan untuk mengangkut kendaraan dengan kendaraan kapal harus menyiapkan alat timbang kendaraan di area pelabuhan untuk menimbang kendaraan sebelum di angkut ke atas kapal (pasal 3 ayat 1).

b) Alat timbang kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa alat timbang permanen dan/atau alat timbang *portable* (pasal 3 ayat 2).

d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan Yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan:

1) Pasal 2 ayat 1

Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.

2) Pasal 2 ayat 2

Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) di tempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan.

3) Pasal 2 ayat 3

Fasilitas portal kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan.

4) Pasal 2 ayat 4

Setiap kendaraan beserta muatannya akan diangkut menggunakan kapal penyeberangan wajib diketahui:

- a) Dimensi (tinggi); dan
- b) Berat kendaraan.

5) Pasal 4 ayat 1

Berat kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada pasal (2) ayat (4) huruf b wajib dilakukan penimbangan dengan menggunakan fasilitas jembatan timbang.

6) Pasal 4 ayat 2

Berat kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh melebihi kapasitas dermaga.

e. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan pelabuhan Penyeberangan:

1) Pasal 1 ayat 1

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

2) Pasal 6 ayat 5

Rencana penentuan lahan daratan disusun untuk penyediaan kegiatan:

a) Fasilitas pokok, antara lain:

- (1) Terminal penumpang;
- (2) Penimbang kendaraan;

- (3) Jalan penumpang masuk/keluar kapal;
- (4) Perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa;
- (5) Fasilitas penyimpanan bahan bakar (*bunker*);
- (6) Instalasi air, listrik, dan telekomunikasi;
- (7) Fasilitas pemadam kebakaran;
- (8) Tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal.

b) Fasilitas penunjang

- (1) Kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan;
- (2) Tempat penampungan limbah;
- (3) Fasilitas usaha yang menunjang kegiatan penyeberangan;
- (4) Areal pengembangan pelabuhan fasilitas umum.

Beserta Lampiran II Keputusan Menteri Perhubungan yaitu Dasar Perhitungan Kebutuhan Daratan Untuk Kegiatan Pelayanan Jasa/Operasional Langsung sebagai acuan perhitungan untuk menganalisa data. Adapun perhitungan yang terdapat pada lampiran KM. Nomor 52 Tahun 2004 ini yaitu mengenai analisa untuk:

- (1) Kebutuhan Ruang Tunggu yaitu sebagai berikut:

$$A_1 = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y \quad (2.1)$$

Dimana:

A_1 = Luas ruang tunggu (m^2)

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu orang
(diambil $1,2 m^2/ orang$)

n = Jumlah penumpang dalam satu kapal

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

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

y = Rata-rata Fluktuasi (1,2)

(2) Kebutuhan Lapangan Antar/jemput yaitu sebagai berikut:

$$A' = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z \cdot 1/n_2 \quad (2.2)$$

Dimana:

A' = Luas total areal parkir untuk kendaraan antar/jemput

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu kendaraan (angkutan umum dan kendaraan pribadi = 25 m²)

n = Jumlah penumpang dalam satu kapal

n₂ = Jumlah penumpang dalam satu kendaraan (rata – rata 8 orang / kendaraan)

N = Jumlah kapal datang/berangkat pada saat bersamaan.

x = Rata - rata pemanfaatan (1,0)

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

z = Rasio pemanfaatan, (1,0: seluruh penumpang meninggalkan terminal dengan kendaraan)

f. Peraturan Direktorat Jendral Pehubungan Darat Nomor:

SK.2681/AP.005/DRDJ/2006 Tentang Pengoperasian Pelabuhan:

1) Pasal 5

- a) Pelayanan pelabuhan penyeberangan dapat dilakukan apabila fasilitas pelabuhan penyeberangan telah siap dioperasikan.

Fasilitas pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) terdiri dari:

1. Fasilitas daratan;
2. Fasilitas perairan.

- b) Fasilitas daratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a terdiri dari:

1. Fasilitas pokok, meliputi:

- a. Terminal penumpang;
- b. Penimbang kendaraan bermuatan;
- c. Jalan penumpang keluar/masuk kapal (*gangway*);
- d. Perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa;
- e. Fasilitas penyimpanan bahan bakar (*bunker*);
- f. Instalasi air, listrik dan telekomunikasi;
- g. Akses jalan dan/atau jalur kereta api;
- h. Fasilitas pemadam kebakaran;
- i. Tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal.

2. Fasilitas penunjang:

- a. Kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan;

- b. Tempat penampungan limbah;
- c. Fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan;
- d. Areal pengembangan pelabuhan;
- e. Fasilitas umum lainnya (peribadatan, taman, jalur hijau dan kesehatan).

2. Landasan Teori

a. Transportasi

Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. (Miro, 2004:1)

b. Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. (Abubakar dkk, 2013:114)

c. Kepelabuhan

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan,

dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang, dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. (Abubakar dkk, 2013:114)

d. Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan

Ada beberapa jenis fasilitas pelabuhan, antara lain:

1) Fasilitas pokok, meliputi:

a) Terminal penumpang

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

b) Penimbang kendaraan bermuatan

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

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

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

d) *Bunker* (fasilitas penyimpanan bahan bakar)

Bunker sebagai tempat untuk menyimpan dan menyediakan bahan bakar kapal.

e) Instalasi air, listrik dan telekomunikasi:

- (1) Instalasi air untuk menyediakan air bersih yang digunakan untuk keperluan kapal.
- (2) Instalasi listrik untuk memasok tenaga listrik guna mendukung kegiatan bongkar muat di pelabuhan.
- (3) Telekomunikasi untuk memudahkan komunikasi internal dan eksternal pelabuhan.

f) Akses jalan dan/atau jalur kereta api

Yaitu prasarana untuk menghubungkan antar fasilitas dalam pelabuhan.

g) Fasilitas pemadam kebakaran.

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

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

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

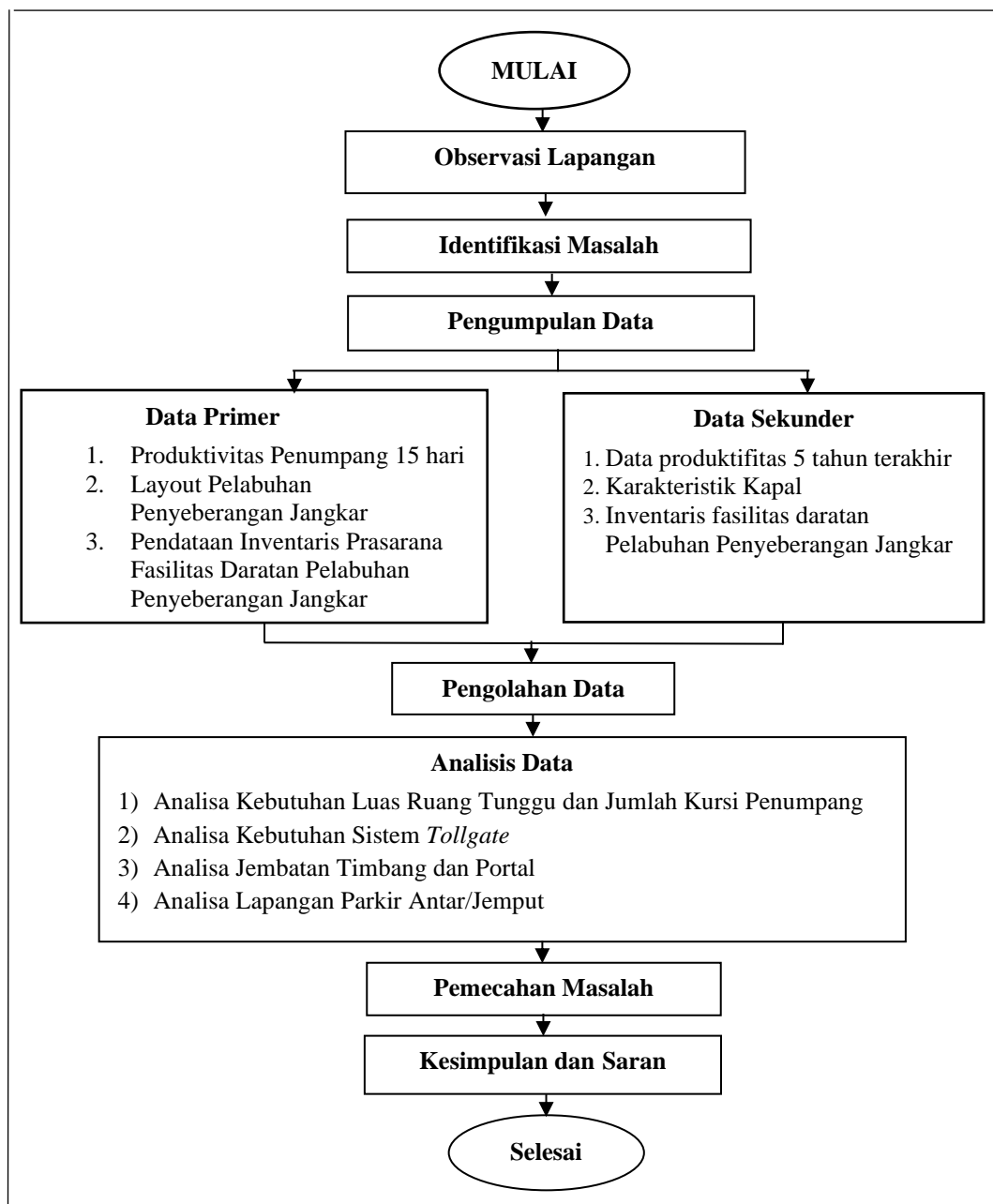
2) Fasilitas penunjang, meliputi:

- a) Kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan.

- b) Tempat penampungan limbah.
- c) Fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan.
- d) Areal pengembangan pelabuhan
- e) Fasilitas umum lainnya (Peribadatan, taman, jalur hijau, dan kesehatan) untuk memenuhi kebutuhan penumpang. (Abubakar dkk, 2013:135).

C. KERANGKA PENELITIAN

Kerangka penelitian adalah suatu rancangan yang menjelaskan secara garis besar alur sebuah penelitian dengan menggunakan gambar sesuai dengan tahapan yang dilakukan dalam penelitian. (Ariyanti, Lisa dkk. 2020) Kerangka penelitian dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 2.1 Kerangka 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, *non numerical*), 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 fasilitas pokok sisi daratan dan untuk mengetahui apakah sudah mencapai sesuai dengan keadaan dan ketentuan hukum yang berlaku.

B. SUMBER DATA/SUBYEK PENELITIAN

1. Sumber Data

Sumber data 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 Hardani dkk (2020:247), Data primer dalam suatu penelitian diperoleh langsung dari sumbernya dengan melakukan pengukuran, menghitung sendiri dalam bentuk angket, observasi, wawancara dan lain lain. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber data yaitu pihak BPTD Wilayah XI Jawa Timur sebagai regulator serta pihak operator pelabuhan yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo serta operator kapal yaitu PT. ASDP dan PT. Dharma Dwipa Utama. Tempat objek penelitian dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

b. Data Sekunder

Menurut Hardani dkk (2020:247), Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung dari orang lain, kantor yang berupa laporan, profil, buku pedoman, atau pustaka. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder adalah sesuai dengan undang-undang fasilitas pokok sisi daratan, buku, jurnal, artikel yang berkaitan dengan topik penelitian fasilitas pokok sisi daratan.

1) Data produktifitas 5 tahun terakhir.

- 2) Karakteristik Kapal.
- 3) Inventaris fasilitas daratan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

2. Subyek Penelitian

Yang dimaksud subyek penelitian, adalah orang, tempat, atau benda yang diamati dalam rangka pembumbutan sebagai sasaran yang menjadi subyek dari penelitian ini adalah Fasilitas Pokok Sisi Daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

C. METODE/TEKNIK PENGUMPULAN DATA

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. Metode Observasi

Metode Observasi adalah cara pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung secara cermat dan sesuai dengan keadaan yang sedang terjadi. Penulis menggunakan metode ini dengan mengamati dan melakukan pengambilan dokumen secara langsung mengenai kondisi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sekarang. Kegiatan yang dilaksanakan yaitu:

a. Pencatatan Penumpang dan Kendaraan

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

b. Pengukuran

Pengukuran terhadap luasan fasilitas pokok daratan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

c. Dokumentasi

Pada pengumpulan data ini, dilakukan pengambilan gambar fasilitas pokok daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

d. Pengamatan Tata Letak Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

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

2. Metode Pengukuran

Menurut Ign. Masjido (1995:14) pengukuran adalah suatu kegiatan menentukan kuantitas suatu objek melalui aturan-aturan tertentu sehingga kuantitas yang diperoleh benar-benar mewakili sifat dari suatu objek yang dimaksud. Metode pengukuran dilakukan secara langsung setiap dimensi dari fasilitas yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar. Metode Pengukuran ini Penulis lakukan dengan menggunakan alat ukur jenis meteran gulung dengan cara manual yaitu mengukur objek dari satu titik ke titik lainnya. Objek yang diukur yaitu semua fasilitas perairan daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

3. Metode Kepustakaan

Studi kepustakaan ini terkait dengan objek penelitian. Buku-buku, jurnal atau artikel apa saja yang mendukung seluruh proses penelitian (Chang W, 2014:29)

4. Metode Institusional

Metode ini merupakan cara mendapatkan data dengan kerjasama dari berbagai instansi terkait dengan obyek penelitian. Berikut instansi yang terkait dalam pengambilan data penelitian ini yaitu:

- a) Kantor BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur.
- b) Badan Pusat Statistika Situbondo.
- c) Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo.
- d) PT. ASDP Cabang Situbondo.
- e) PT. Dharma Dwipa Utama cabang Situbondo.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut Sugiyono (2010: 335), 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. Setelah melakukan observasi pada objek penelitian selanjutnya data diolah dan diterapkan pada Lampiran Nomor II Keputusan Menteri Nomor 52 Tahun 2004 dan Peraturan Menteri Nomor 103 Tahun 2017. Berikut rumus dan analisa untuk mengolah data:

1. Analisis Ruang Tunggu

Berdasarkan KM Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan pada lampiran II yang menggunakan rumus sebagai berikut:

$$A_1 = a. n. N. x. y \quad (3.1)$$

Dimana:

$$A_1 = \text{Luas ruang tunggu (m}^2\text{)}$$

$$A = \text{Luas areal yang dibutuhkan untuk satu orang (1,2 m}^2\text{ per orang)}$$

n = Jumlah penumpang dalam satu kapal (data diambil menurut kapasitas angkut penumpang terbesar)

N = Jumlah kapal yang datang/berangkat pada saat yang bersamaan

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

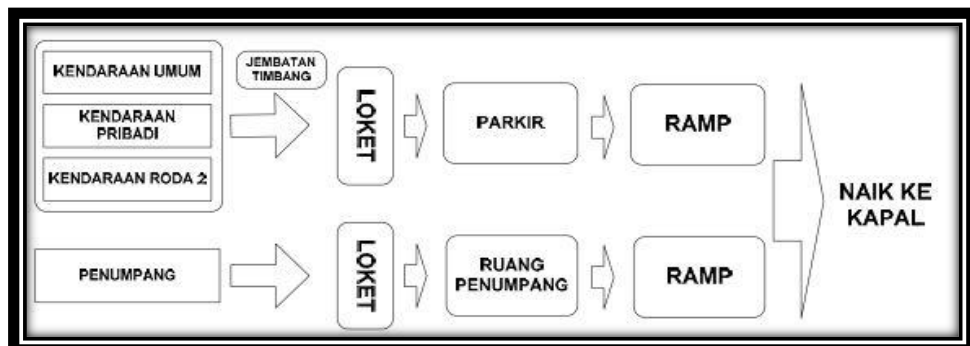
y = Rasio Fluktuasi (1,2)

2. Analisis Sistem *Tollgate*

Pada fasilitas pokok sisi daratan sesuai peraturan yang berlaku terdapat perkantoran pelayanan jasa, dimana kantor pada gerbang masuk pelabuhan melayani penjualan tiket kendaraan dan retribusi. Sedangkan penjualan tiket kendaraan belum terlaksana di *tollgate* dan pelaksanaan pelayanan masih dilakukan secara manual yang membuat waktu pelayanan terhadap kendaraan menjadi lama dan kendaraan menumpuk di depan gerbang masuk pelabuhan.

3. Analisa Kebutuhan dan Penempatan Jembatan Timbang serta Portal Kendaraan

Penempatan posisi fasilitas jembatan timbang yang sesuai arus masuk kendaraan bermuatan yang benar dapat dilihat pada gambar sebagai berikut:



Gambar 3.1 Pola arus lalu lintas Penumpang dan Kendaraan naik ke kapal

Sumber: Lampiran II Pada SK.242/HK.104/DRJD/2

Untuk menganalisa posisi penempatan jembatan timbang dan portal menggunakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Angkutan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan bahwa setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas jembatan timbang.

4. Analisa Luas Lapangan Parkir Antar/jemput

Setelah melakukan pengamatan dan survei data pada fasilitas lapangan parkir antar/jemput maka analisa luasan lapangan parkir antar/jemput sesuai dengan Lampiran II Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 lapangan parkir bagi kendaraan yang akan naik ke kapal luas arealnya dapat dihitung sebagai berikut.

$$A' = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z \cdot 1/n_2 \quad (3.2)$$

Dimana:

A = Luas total areal parkir untuk kendaraan Antar/Jemput

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu kendaraan (Angkutan umum dan kendaraan pribadi = 25 m²)

n₁ = Jumlah penumpang dalam satu kapal

n₂ = Jumlah penumpang dalam satu kendaraan (Rata – rata 8 orang / kendaraan)

N = Jumlah kapal Datang/Berangkat pada saat bersamaan.

X = Rata - rata pemanfaatan (1,0)

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

Z = Rasio pemanfaatan, (1,0: seluruh penumpang meninggalkan terminal dengan kendaraan.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

1. Kondisi Geografis



Gambar 4.1 Peta Administratif Kabupaten Situbondo

Sumber: Situbondo dalam Angka (2021)

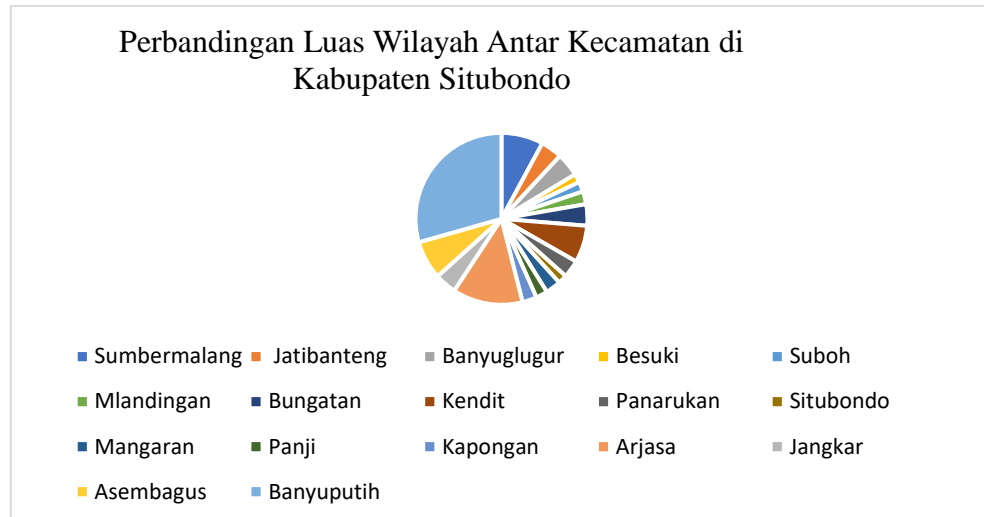
Kabupaten Situbondo mempunyai luas 1.638,50 km² atau 163.850 Ha serta mempunyai bentuk memanjang dari barat ke timur kurang lebih 150 km di pantai utara wilayah tapal kuda, Jawa Timur. Secara astronomis, wilayah Kabupaten Situbondo terletak di posisi antara 7°35'–7°44' lintang selatan dan 113°30'–114°42' 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

Wilayah 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: Badan Pusat Statistika (BPS) Situbondo, 2021

Berdasarkan data diatas kecamatan yang terluas yaitu Kecamatan Banyuputih yaitu seluas 481,67 km dan memiliki 5 pulau. Sedangkan kecamatan yang luasnya paling kecil di Kabupaten Situbondo adalah Kecamatan Situbondo yaitu sebesar 27,81 km.



Gambar 4.2 Perbandingan luas wilayah antar kecamatan di Kabupaten Situbondo
Sumber: Badan Pusat Statistika (BPS) Situbondo (2021)

2. Batas Administrasi

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

3. Kependudukan

Salah satu faktor pendorong meningkatnya perekonomian suatu wilayah yakni sumber daya manusia yaitu penduduk yang berdomisili di wilayah tersebut. Salah satu hal yang harus diperhatikan untuk pembangunan yaitu bagaimana laju pertumbuhan penduduk di suatu wilayah.

Penduduk Kabupaten Situbondo tahun 2021 telah mencapai 660.702 jiwa, yang terdiri dari 313.661 penduduk laki-laki dan 329.400 penduduk

perempuan. Perbandingan antara penduduk laki-laki dan perempuan atau sex rasio sebesar 95,22 %, artinya dalam setiap 100 penduduk perempuan terdapat penduduk laki-laki 95 jiwa. Dengan demikian penduduk perempuan lebih banyak dari penduduk laki-laki.

Tabel 4.2 Penduduk, laju pertumbuhan penduduk per tahun, distribusi persentase penduduk, kepadatan penduduk, rasio jenis kelamin penduduk menurut kecamatan di Kabupaten Situbondo Tahun 2021

Wilayah Kecamatan	Jumlah Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk Per Tahun 2011-2021 (%)	Persentase Penduduk	Rasio Jenis Kelamin
Sumbermalang	26.319	-0,02	3,85	94,85
Jatibanteng	22.273	0,19	3,26	92,91
Banyuglugur	24.114	0,77	3,53	94,03
Besuki	66.090	0,83	9,68	95,28
Suboh	27.490	0,52	4,03	95,08
Mlandingan	22.338	-0,04	3,27	94,02
Bungatan	25.574	0,49	3,74	92,53
Kendit	28.617	0,15	4,19	95,07
Panarukan	57.727	0,92	8,45	96,51
Situbondo	48.443	0,35	7,09	94,93
Mangaran	33.482	0,5	4,9	93,55
Panji	74.304	0,91	10,88	94,38
Kapongan	38.944	0,55	5,7	94,28
Arjasa	40.968	0,32	6	96,74
Jangkar	37.334	0,28	5,47	95,55
Asembagus	48.132	0,18	7,05	95,87
Banyuputih	60.829	1,24	8,91	98,59
Jumlah	682.978	0,57	100	95,25

Sumber: Badan Pusat Statistika (BPS) Situbondo, 2021

Kepadatan penduduk di tujuh belas kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kecamatan Panji dengan jumlah penduduk sebesar 74.304 jiwa/tahun dan terendah di Kecamatan Jatibanteng sebesar 22.273 jiwa/tahun.

4. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

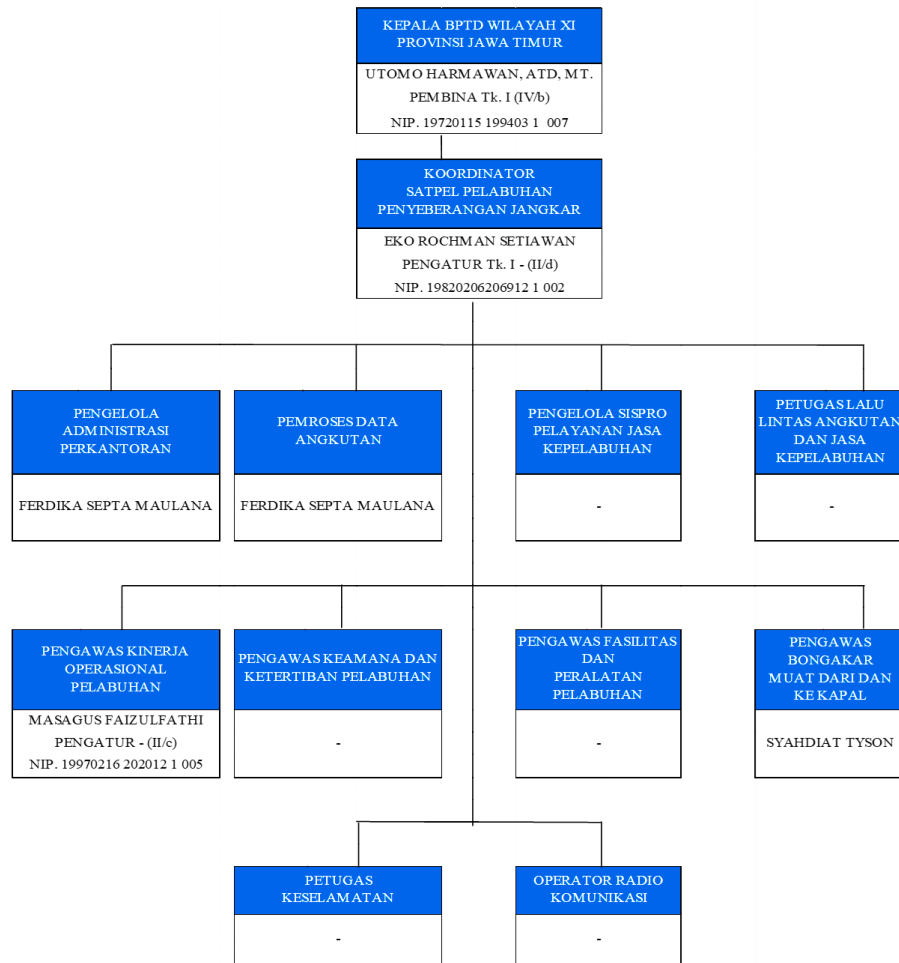
a. Instansi Pembina Bidang ASDP

Sarana angkutan penyeberangan sangat mendukung dalam pelayanan dan kinerja dari pelabuhan penyeberangan itu sendiri. Demikian juga dengan Pelabuhan Penyeberangan 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.



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



Gambar 4.3 Struktur Organisasi Kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan
Penyeberangan Jangkar

Sumber: BPTD Wilayah XI Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar (2022)

Tugas pokok dan fungsi dari struktur organisasi di BPTD Wilayah
XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan
Jangkar:

1) Kepala BPTD

- a) Menyusun rencana, program, dan anggaran Balai Pengelola Transportasi Darat.

- b) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB).
 - c) Melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan.
- 2) Koordinator Satuan Pelayanan
- a) Menyiapkan rencana kerja, program, dan prosedur kerja Pelabuhan Angkutan Penyeberangan.
 - b) Pembinaan pengelolaan ketatausahaan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan.
 - c) Monitoring dan evaluasi kegiatan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan.
- 3) Pengelola Administrasi Perkantoran
- a) Menyusun program kerja di bidang ketatausahaan Satuan Pelayanan sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku.
 - b) Memantau ketatausahaan Satuan Pelayanan sehingga dalam pelaksanaan terdapat kesesuaian dengan rencana awal.
 - c) Mengevaluasi kegiatan sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku sebagai bahan penyusunan program berikutnya.
- 4) Pengelola SISPRO Pelayanan Jasa Kepelabuhanan
- a) Menyusun data potensi kegiatan operasional kepelabuhanan.

- b) Membantu mengevaluasi data potensi dan kegiatan operasional kepelabuhanan.
 - c) Mengumpulkan, dan menyiapkan kegiatan perusahaan berkaitan dengan kegiatan operasional kepelabuhanan.
- 5) Petugas Lalu Lintas Angkutan dan Jasa Kepelabuhanan
- a) Mengawasi kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan.
 - b) Mengatur kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan.
 - c) Menyusun bahan penjadwalan kapal.
- 6) Pengawas Kinerja Operasional Pelabuhan
- a) Menginventarisir pelabuhan yang ada di wilayah kerja.
 - b) Menyusun rencana, lokasi dan jadwal pengawasan kinerja operasional pelabuhan.
 - c) 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).
- 7) Satuan Keamanan
- Menyelenggarakan keamanan dan ketertiban di lingkungan/tempat kerja yang meliputi aspek pengamanan fisik, personel, informasi dan pengamanan teknis lainnya.
- b. 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 – Ra’as, dan Jangkar – Sapudi. Pada penelitian Kertas Kerja Wajib (KKW) ini akan membahas sarana angkutan penyeberangan yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

Berikut adalah tiga Kapal Motor Penyeberangan (KMP) yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar, antara lain:



Gambar 4.4 KMP. Munggiyango Hulalo
Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)



Gambar 4.5 KMP. Dharma Kartika

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)



Gambar 4.6 KMP. Satya Kencana

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

5. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi guna menambah kelancaraan arus penumpang dan kendaraan bagi pengguna jasa transportasi tersebut yaitu pada fasilitas sisi daratan seperti gedung kantor, gedung terminal penumpang, lapangan parkir antar/jemput, toilet, musala, dan lapangan parkir siap muat kendaraan. Fasilitas pokok sisi daratan menjadi

faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan kegiatan angkutan penyeberangan khususnya pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

Pada fasilitas daratan yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar masih banyak kekurangan yang dapat mengganggu operasional dan keselamatan pelabuhan. Fasilitas tersebut diantaranya yaitu kurangnya luasan ruang tunggu dan kursi, tidak adanya jembatan timbang dan portal ketinggian, sistem *tollgate* yang masih manual sehingga menyebabkan antrean kendaraan yang cukup panjang, serta belum tersedianya lapangan parkir antar/jemput. Berikut karakteristik fasilitas daratan dan *layout* di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar:

a. Kantor UPTD Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Kantor UPTD Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki fungsi kegiatan administrasi dan pengawasan operasional Pelabuhan. Dan Kantor UPTD Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki luas sebesar 52 m².



Gambar 4.7 Gedung Kantor UPTD

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

b. Lapangan Parkir Utama

Lapangan parkir Utama Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

memiliki luas sebesar 3.883,6 m². Pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar lapangan parkir utama masih digunakan untuk parkir kendaraan yang akan naik ke kapal ketika supir kendaraan harus turun membeli tiket kendaraan. Kondisi ini membuat arus kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar menjadi terhambat.



Gambar 4.8 Lapangan Parkir Utama
Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

c. Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan parkir siap muat Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki luasan sebesar 1.242,11 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 4.9 Lapangan parkir siap muat
Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

d. Musala

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



Gambar 4.10 Musala
Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

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 4.11 Gedung Terminal

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

f. Loket

Loket adalah tempat yang digunakan untuk penjualan tiket kapal KMP. Munggiyango Hulalo, KMP. Dharma Kartika, dan KMP. Satya Kencana. Loket ini memiliki luas sebesar 3,2 m² dan 2 jalur untuk pembeli.



Gambar 4.12 Loket

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

g. Toilet

Toilet merupakan fasilitas penunjang yang berada di sebelah barat kantin yang ada di pelabuhan, toilet ini memiliki luas sebesar 3,63 m². kondisi pada toilet Pelabuhan Penyeberangan Jangkar masih kotor dan kurang terawat serta tidak terdapat lampu penerangan.



Gambar 4.13 Toilet

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

h. Ruang Tunggu Penumpang

Pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar ruang tunggu penumpang memiliki luas sebesar 149 m², dan jumlah kursi sebanyak 122 buah yang kurang untuk para penumpang, serta kondisi ruang tunggu yang kotor dan tidak adanya pendingin ruangan dan fasilitas penunjang lainnya seperti *wifi*, *charger box* dan papan informasi.



Gambar 4.14 Ruang Tunggu

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

i. Kantin

Kantin pada Pelabuhan Jangkar memiliki luas sebesar 54 m².



Gambar 4.15 Kantin

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

j. Instalasi Air

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



Gambar 4.16 Instalasi Air

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

k. *Gangway*

Gangway berfungsi sebagai sarana penghubung antara ruang tunggu penumpang dengan kapal. Berikut adalah *gangway* yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar. *Gangway* memiliki panjang sebesar 359 m dan lebar sebesar 2 m.



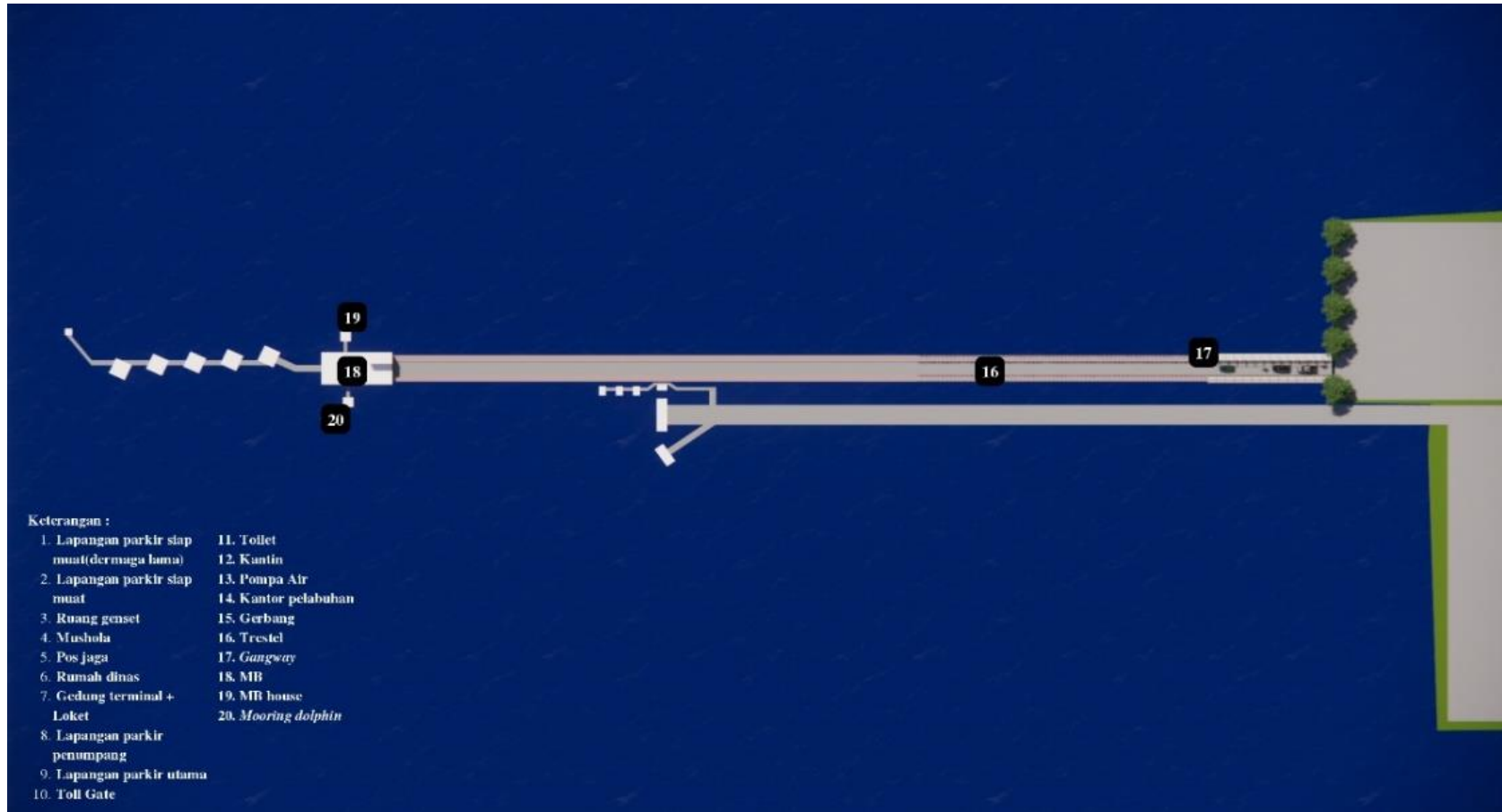
Gambar 4.17 *Gangway*

Sumber: Dokumentasi Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

Layout Pelabuhan Penyeberangan Jangkar (1)

Gambar 4.18 *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Layout Pelabuhan Penyeberangan Jangkar (2)

Gambar 4.19 *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

6. Instansi Pembina Transportasi

a. Pembinaan Angkutan

Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki 1 (satu) Pembina Angkutan yang memegang peranan penting dalam melaksanakan kegiatan angkutan penyeberangan di pelabuhan. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Provinsi Jawa Timur sebagai regulator dari pemerintah pusat yang melakukan pengawasan terhadap berlangsungnya transportasi darat di Provinsi Jawa Timur.

Operator Pelabuhan Jangkar adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo. Dan yang berperan sebagai operator kapal adalah PT. ASDP Ferry (persero) dan PT. Dharma Dwipa Utama bertugas untuk menyediakan sarana kapal guna melayani angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

b. Sertifikasi dan Registrasi

Sertifikasi dan Registrasi di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar dilakukan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan oleh Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo yang dibawah oleh Unit Satuan Kerja Syahbandar Pelabuhan Penyeberangan Jangkar yang bertugas melakukan sertifikasi dan registrasi terhadap kapal yang datang dan berangkat.

c. Perizinan

Sesuai pada undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 28 disebutkan bahwa penetapan izin usaha diberikan oleh:

- 1) Bupati/walikota yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota.
- 2) Gubernur provinsi yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah provinsi dan beroperasi pada lintas pelabuhan antar kabupaten/kota dalam wilayah provinsi, atau
- 3) Menteri bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antar provinsi dan internasional.

d. Tarif

Tarif yang berlaku dilintasan angkutan penyeberangan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

Tabel 4.3 Tarif Kapal di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Keterangan	Jangkar – Kalianget (Rp)	Jangkar – Kangean (Rp)	Jangkar – Sapudi (Rp)	Jangkar – Ra’as (Rp)
Dewasa	48.000	100.000	36.000	49.000
Anak-anak	32.000	70.000	27.000	35.000
Gol I	6.000	21.000	7.000	7.000
Gol II	47.000	94.000	38.000	48.000
Gol III	48.000	183.000	136.000	49.000
Gol IVA	390.000	798.000	349.000	393.000
Gol IVB	370.000	772.000	331.000	373.000
Gol VA	420.000	930.000	392.000	429.000
Gol VB	405.000	883.000	372.000	408.000
Gol VIA	576.000	1.415.000	550.000	580.000
Gol VI B	530.000	1.336.000	500.000	533.000
Gol VII	900.000	2.159.000	880.000	905.000
Gol VIII	980.000	2.222.000	950.000	985.000
Gol IX	1.058.000	2.291.000	1.030.000	1.062.000
Sapi	41.000	32.000	41.000	41.000
Kambing	11.000	15.000	11.000	11.000

Sumber: PT. ASDP Persero Cabang Situbondo dan PT Dharma Dwipa Utama, 2022

7. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

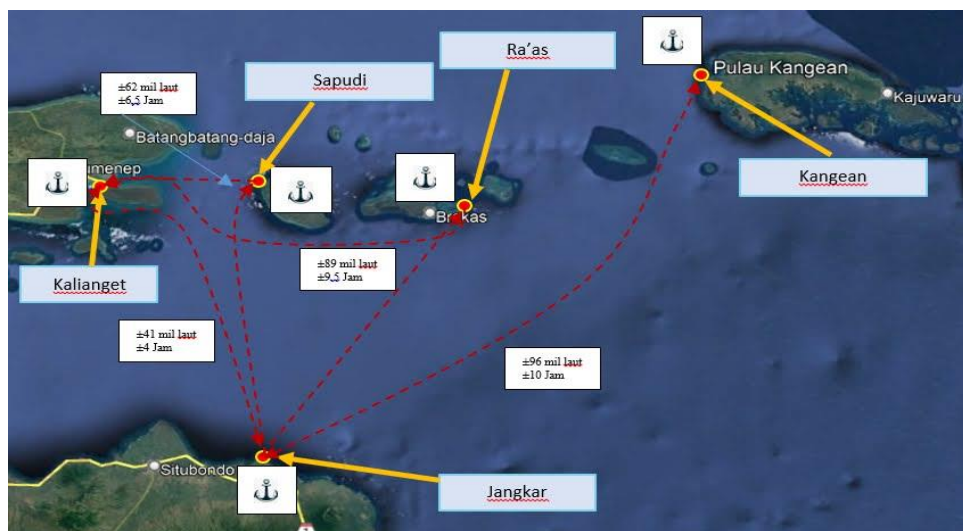
Dalam penelitian di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar terdapat empat lintasan, berikut keterangan lintasan tersebut:

Tabel 4.4 Keterangan Lintas Pelabuhan penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo Provinsi Jawa Timur

No	Lintasan Penyeberangan	Jarak (Mil)	Waktu Tempuh (Jam)	Keterangan
1	Jangkar – Kalianget	41	4 jam	Lintasan Perintis
2	Jangkar – Kangean	96	10 jam	Lintasan Perintis
3	Jangkar – Sapudi	62	6,5 jam	Lintasan Perintis
4	Jangkar – Ra'as	89	9,5 jam	Lintasan Perintis

Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur, 2022

Berikut ini adalah peta lintasan Pelabuhan penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo Provinsi Jawa Timur:



Gambar 4.20 Peta Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar Kabupaten Situbondo Provinsi Jawa Timur

B. HASIL PENELITIAN

1. Penyajian Data

Data dalam penelitian ini diperoleh peneliti melalui beberapa metode, yaitu metode observasi, survei produktivitas penumpang, metode perhitungan dan metode dokumentasi.

Metode observasi dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung dengan kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu kondisi kegiatan operasional dan fasilitas pokok sisi daratan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar sebagai data yang dapat dianalisa sesuai dengan permasalahan yang ada.

Survei produktivitas penumpang ini dilaksanakan selama 15 hari dengan tujuan untuk mengetahui jumlah turun/naik penumpang pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar dan dilakukan pengambilan data dengan cara melakukan pencatatan mengenai jumlah penumpang dan kendaraan yang naik/turun kapal pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

Metode perhitungan digunakan penulis untuk menghitung jumlah objek dalam waktu 15 hari. Untuk mendapatkan data tersebut, penulis melakukan perhitungan jumlah penumpang yang menggunakan jasa kapal pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar selama 15 hari, yang dimulai dari tanggal 24 Maret 2022 sampai dengan tanggal 9 April 2022.

Metode Dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan penulis untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan dengan pengambilan gambar

oleh penulis tentang fasilitas pokok sisi daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

a. Produktivitas Angkutan Tahun 2017-2021

Berikut adalah data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang beserta kendaraan dalam 5 tahun terakhir (2017-2021) di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

Tabel 4.5 Data Produktivitas Tahun 2017-2021
Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

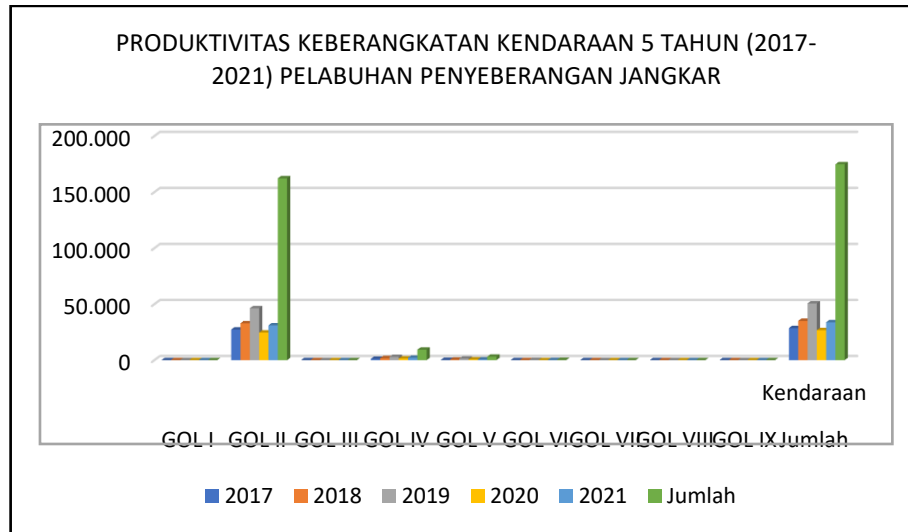
Tahun	Trip	PNP (Orang)	GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV	GOL V	GOL VI	GOL VII	GOL VIII	Jumlah Kendaraan
2017	330	27.329	0	27.329	0	1.140	135	19	0	0	28.623
2018	308	32.896	0	32.896	0	1.739	382	24	0	0	35.041
2019	407	46.325	0	46.325	0	2.863	1.357	44	0	0	50.589
2020	275	24.645	0	24.645	0	1.512	583	21	0	0	26.761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

Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur, 2022



Gambar 4.21 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang 5 tahun terakhir
Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur (2022)



Gambar 4.22 Grafik Produktivitas Keberangkatan Kendaraan 5 tahun terakhir
Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

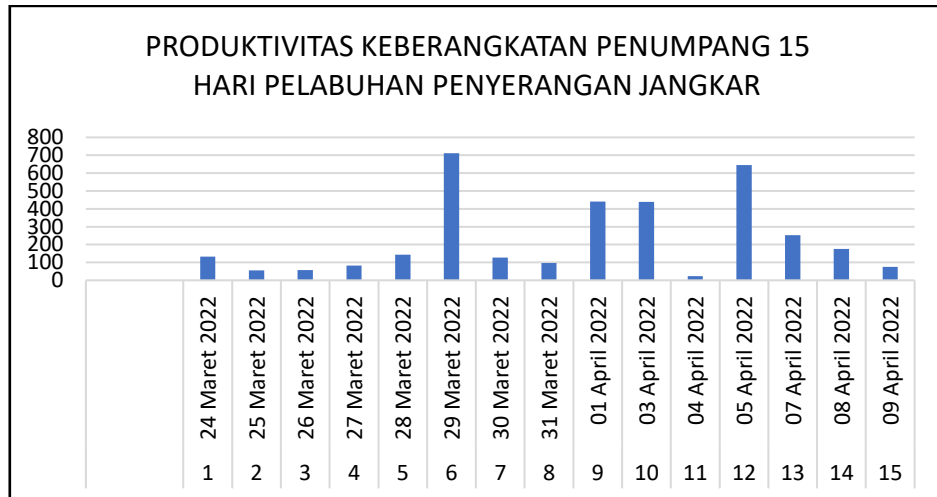
Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur (2022)

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

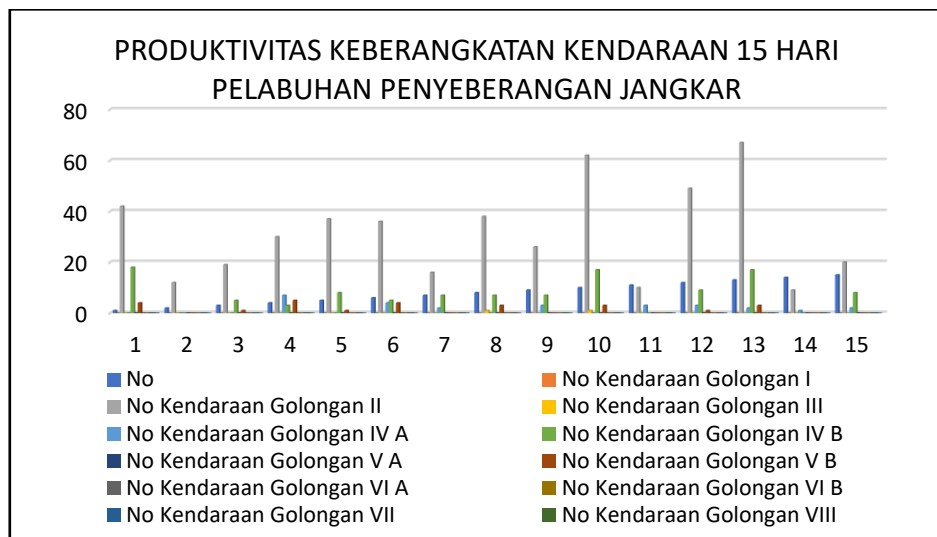
Tabel 4.6 Produktivitas Keberangkatan selama 15 hari (24 Maret-09 April 2022) Pelabuhan penyeberangan Jangkar

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

Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur, 2022



Gambar 4.23 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang 15 hari Pelabuhan Penyeberangan Jangkar
 Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur (2022)

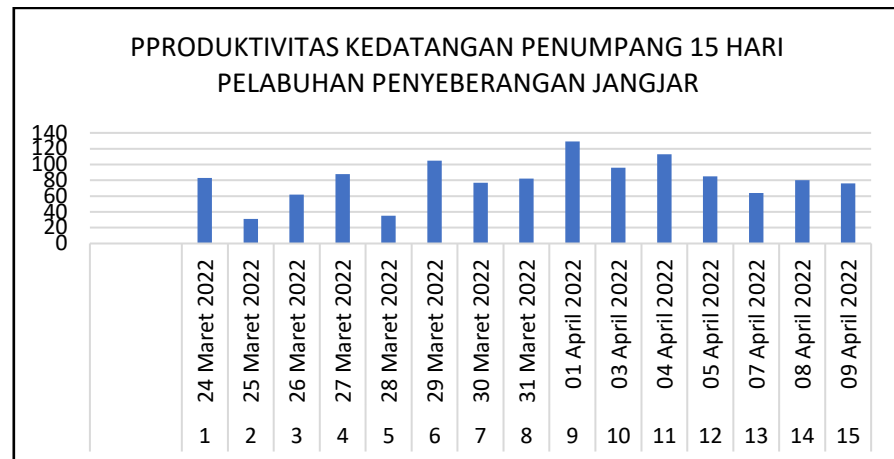


Gambar 4.24 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang 15 hari Pelabuhan Penyeberangan Jangkar
 Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur (2022)

Tabel 4.7 Produktivitas Kedatangan 24 Maret-09 April 2022 Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

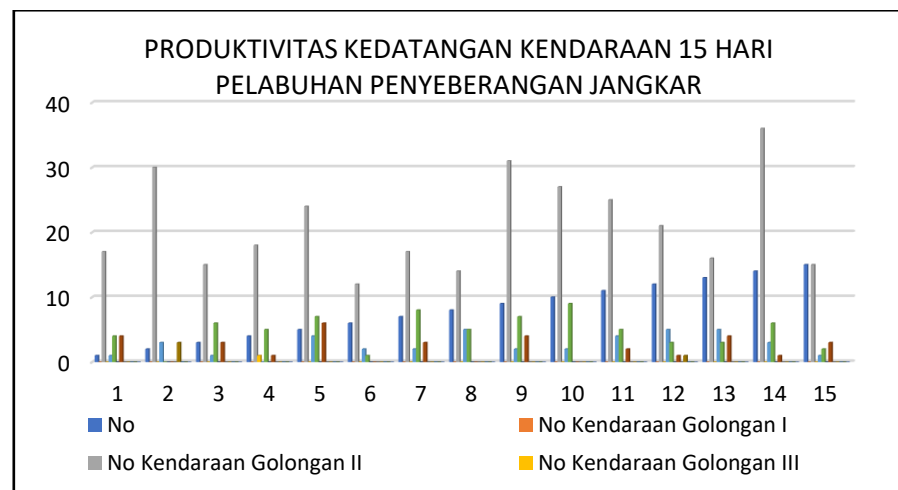
No	Tanggal	Kedatangan Jangkar												
		PNP	Kendaraan Golongan											
			I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	24 Maret 2022	83	0	17	0	1	4	0	4	0	0	0	0	0
2	25 Maret 2022	31	0	30	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0
3	26 Maret 2022	62	0	15	0	1	6	0	3	0	0	0	0	0
4	27 Maret 2022	88	0	18	1	0	5	0	1	0	0	0	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

Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur, 2022



Gambar 4.25 Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang 15 hari Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)



Gambar 4.26 Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan 15 hari Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)

c. Karakteristik kapal motor yang beroperasi di Pelabuhan Jangkar

Tabel 4.8 Karakteristik kapal motor yang Beroperasi

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	GT	Lintasan
1.	KMP. Munggiyango Hulalo	PT. ASDP Persero (Cabang Surabaya)	1631 GT	Jangkar – Kalianget dan Jangkar – Kangean
2.	KMP. Dharma Kartika	PT. Dharma Dwipa Utama	259 GT	Jangkar – Ra'as
3.	KMP. Satya Kencana	PT. Dharma Dwipa Utama	319 GT	Jangkar – Sapudi

Sumber: BPTD Wilayah XI Jawa Timur, 2022

d. Luasan Fasilitas Daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

Tabel 4.9 Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar


No	Jenis	Inventaris		Luas (m ²)
		Panjang (m)	Lebar (m)	
1	Kantor UPTD	21	12	252
2	Lapangan Parkir Utama	84,17	46,14	3.883,6
3	Lapangan Parkir Siap Muat	35,55	34,94	1.242,11
4	Musala	6,8	4,2	28,56
5	Gedung Terminal	37,5	18,7	701,25
6	Loket	2	1,6	3,2
7	Toilet	3,3	1,1	3,63
8	Ruang Tunggu Penumpang	14,9	10	149
9	Kantin	15	3,6	54
10	Instalasi Air	2,1	2,1	4,41
11	Gangway	359	2	718






Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah XI Jatim (2022)


2. Analisa Data

Analisa permasalahan pada Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar.

Tabel 4.10 Kondisi *Eksisting* Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Jangkar

No	Fasilitas Daratan	Kondisi <i>Eksisting</i>		Keterangan	Foto
		Ada	Tidak Ada		
1.	Terminal Penumpang (Ruang tunggu)	✓	-	Ruang tunggu yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar memiliki luas sebesar 149 m ² dan kursi sebanyak 122 buah yang kurang memadai dan tidak terawat dengan baik sehingga para penumpang banyak yang menunggu di area lapangan parkir.	

					
2.	<i>Tollgate</i>	✓	-	Sistem <i>tollgate</i> pelabuhan yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar masih dilakukan secara manual, dimana membuat arus kendaraan di <i>tollgate</i> menjadi terhambat dan tidak efisien.	 
3.	Jembatan Timbang dan Portal Kendaraan	-	✓	Pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar tidak memiliki fasilitas jembatan timbang dan portal kendaraan sehingga kendaraan yang akan muat ke atas kapal tidak diketahui berat muatan serta tinggi kendaraan yang harus sesuai dengan tinggi <i>cardeck</i> kapal.	 

4.	Lapangan Parkir Antar/jemput	-	✓	<p>Pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar belum memiliki fasilitas lapangan parkir antar jemput sehingga masih banyak penumpang yang melakukan antar jemput di daerah vital yaitu pada area lapangan parkir siap muat dan area <i>movable bridge</i> yang menyebabkan kemacetan dan antrean mobil yang memasuki kapal menjadi terganggu.</p>	
----	------------------------------	---	---	--	---

Sumber: hasil analisis, 2022

Berdasarkan Tabel 5.1 adapun kondisi *eksisting* fasilitas pokok sisi daratan pada pelabuhan Penyeberangan Jangkar yaitu ruang tunggu yang tidak memadai, *tollgate* yang belum optimal, belum adanya jembatan timbang dan portal serta belum adanya lapangan parkir antar/jemput bagi penumpang.

Analisa luas ruang tunggu, sistem *tollgate* pelabuhan, jembatan timbang, portal kendaraan, dan luas lapangan parkir siap muat:

a. Luas dan Jumlah Kursi pada Ruang Tunggu

Dalam pelaksanaan survei dan analisa bahwa kapasitas kursi di ruang tunggu tidak memadai bagi penumpang pengguna jasa. Untuk menghitung jumlah kursi yang dibutuhkan maka harus dihitung luasan ruang tunggu terlebih dahulu. Menghitung luasan ruang tunggu dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$A_1 = a. n. N. x. y \quad (4.1)$$

Keterangan:

A_1 = Areal ruang tunggu (m^2)

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu orang ($1,2 m^2/orang$)

n = Jumlah penumpang/kapal

N = Jumlah kapal yang datang/berangkat pada saat bersamaan

x = Rasio Konsentrasi ($1,0 - 1,6$)

y = Rasio Fluktuasi ($1,2$)

$$\text{Rasio Konsentrasi} = \frac{\text{Penumpang terpadat selama survei produktivitas}}{\text{Kapasitas penumpang dalam kapal x jmlh trip}}$$

Penentuan jumlah penumpang dalam 1 (satu) kapal diambil berdasarkan kapasitas angkut penumpang terbesar yaitu 212 orang pada KMP. Munggiyango Hulalo. Sedangkan penentuan jumlah yang datang dan pergi bersamaan ditetapkan 1 (satu).

Tabel 4.11 Produktivitas Kapal 5 Tahun Terakhir

No	Tahun	Trip Kapal Tahunan	Penumpang (Orang)	PNP/ Trip Kapal
1	2017	330	27.329	83
2	2018	308	32.896	107
3	2019	407	46.325	114
4	2020	275	24.645	90
5	2021	429	24.798	58
Rata-rata (dibulatkan)		350	31.199	90

Sumber: hasil analisis, 2022

Dari data diatas, jumlah penumpang terpadat terdapat pada tahun 2019 sebanyak 46.325 orang dengan jumlah operasi 407 trip. Maka, untuk menghitung rasio konsentrasi dapat diambil kapasitas penumpang kapal terbesar sebanyak 212 orang yaitu:

$$\text{Rasio Konsentrasi} = \frac{\text{Penumpang terpadat selama survei produktivitas}}{\text{Kapasitas penumpang dalam kapal x jmlh trip}}$$

$$= \frac{46.325 \text{ orang}}{212 \times 407 \text{ trip}}$$

$$= 0,53 \sim 1,0$$

Jadi didapatkan hasil perhitungan untuk ruang tunggu adalah sebagai berikut:

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

$$A_1 = 1,2 \text{ m}^2/\text{orang} \cdot 212 \text{ orang} \cdot 1 \text{ kapal} \cdot 1,0 \cdot 1,2$$

$$A_1 = 305 \text{ m}^2$$

Pada kondisi *eksisting* luas lapangan ruang tunggu yaitu 149 m². Luasan ini lebih kecil dibandingkan dengan luasan dari perhitungan kapasitas ruang tunggu yaitu sebesar 305 m² dan jumlah kursi yang diperlukan sebanyak 212 kursi. Maka dari itu perlu dilakukan penambahan luas ruang tunggu karena masih dapat menampung aktivitas kendaraan pada saat ini dan perlu ditambahkannya kursi penumpang pada ruang tunggu.

Pada kondisi *eksisting* jumlah kursi diruang tunggu Pelabuhan Penyeberangan Jangkar adalah 122 buah. Sementara kursi yang dibutuhkan berdasarkan kapasitas maksimal penumpang adalah sebanyak 212 kursi.

Berdasarkan perhitungan luasan kebutuhan ruang tunggu, maka dibutuhkan ruang tunggu penumpang sebesar 305 m² dan dibutuhkan jumlah kursi sebanyak 212 kursi serta perlu ditambahkannya fasilitas penunjang seperti pendingin ruangan, televisi, *Charger box*, *Wifi*, dll.

b. Jembatan Timbang dan Portal

Fasilitas jembatan timbang dan portal kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar belum tersedia, karena hal itu membuat kendaraan

yang akan naik ke atas kapal tidak diketahui berat muatan yang dapat merusak akses jalan pelabuhan mengganggu proses pemuatan kendaraan, stabilitas kapal, kapasitas dermaga dan ketinggian kendaraan yang disesuaikan dengan tinggi *cardeck* kapal. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan Pasal 2 Ayat (1) bahwa setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang dan menurut Pasal 2 Ayat (3) bahwa fasilitas portal memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal yang beroperasi pada lintasan tersebut.

Tabel 4.12 Tinggi *Cardeck* kapal Pada Lintasan di pelabuhan penyeberangan Jangkar

Nama Kapal	Tinggi <i>Cardeck</i> Kapal
KMP. Munggiyango Hulalo	4,2 Meter
KMP. Dharma Kartika	2,5 Meter
KMP. Satya Kencana	3,7 Meter

c. Sistem *tollgate* Pelabuhan

Menurut survei lapangan yang telah dilaksanakan bahwa sistem *tollgate* manual dirasakan kurang efektif dalam hal waktu pelayanan, sehingga membuat kendaraan terhambat ketika berada di *tollgate* pelabuhan pada saat jadwal kapal akan berangkat dan belum tersediannya penjualan tiket kendaraan pada *tollgate* yang membuat kendaraan yang akan menyeberang harus membeli tiket di terminal pelabuhan.

d. Lapangan Parkir Antar/Jemput

Untuk menghitung kebutuhan luasan Lapangan Parkir Antar/Jemput maka digunakan rumus sebagai berikut:

$$A' = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z \cdot 1/n_2 \quad (4.2)$$

Dimana:

A = Luas total areal parkir untuk kendaraan Antar/Jemput

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu kendaraan (Angkutan umum dan kendaraan pribadi)

$$\text{(gol VI-VII)} = 60 \text{ m}^2$$

$$\text{(gol V)} = 45 \text{ m}^2$$

$$\text{(gol IV/kend penumpang)} = 25 \text{ m}^2$$

n_1 = Jumlah penumpang dalam satu kapal (jumlah penumpang pada kapal dengan kapasitas terbesar yaitu 212)

n_2 = Jumlah penumpang dalam satu kendaraan (Rata – rata 8 orang / kendaraan)

N = Jumlah kapal Datang/Berangkat pada saat bersamaan (1 kapal)

X = Rata - rata pemanfaatan (1,0)

Y = Rasio konsentrasi, umumnya diambil sebesar 1,0

Z = Rasio pemanfaatan, diambil sebesar 0,5 (asumsi bahwa 50% penumpang meninggalkan pelabuhan dengan menggunakan kendaraan penjemput)

$$A_2 = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z \cdot 1/n_2$$

$$= 25 \text{ m}^2 \times 212 \times 1 \text{ kapal} \times 1 \times 1 \times 0,5 \times 1/8$$

$$= 331 \text{ m}^2$$

Pada kondisi eksisting Pelabuhan Penyeberangan Jangkar belum adanya fasilitas parkir antar/jemput sehingga pengguna jasa yang mengantar/menjemput teman maupun saudara sering parkir di rumah

movable bridge dan parkir dibahu jalan, jadi perlu adanya pengusulan lapangan parkir antar/jemput. Berdasarkan perhitungan luas lapangan parkir antar/jemput yang sesuai dengan KM 52 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan adalah 331 m² dengan menggunakan pola parkir tegang lurus 90⁰.

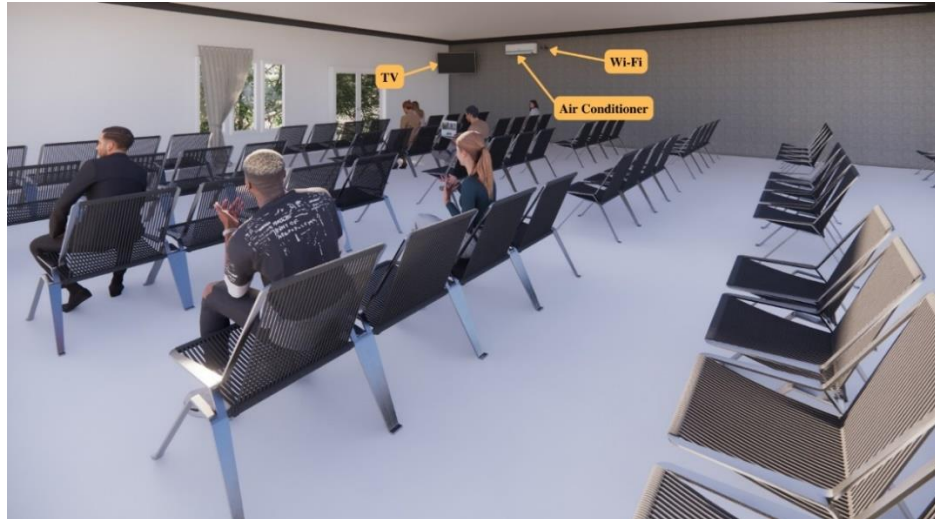
C. PEMBAHASAN

1. Usulan Pemecahan Masalah

Berdasarkan analisa terdapat fasilitas daratan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar yang harus di evaluasi. Berikut pemecahan masalah yang di usulkan adalah:

a. Ruang Tunggu

Pembangunan luasan ruang tunggu dan penambahan kursi sesuai dari hasil analisa seluas 305 m² dan kursi tempat duduk penumpang sebanyak 212 unit kursi. Serta penambahan fasilitas penunjang lainnya seperti pendingin ruangan dengan jumlah yang disesuaikan pada luas ruangan, *charger box*, televisi, papan pengumuman, dan *wifi*, serta penerang ruangan yang cukup yaitu 200 – 300 lux. Untuk pemeliharaan fasilitas diharapkan dapat terlaksana agar tercipta kondisi yang aman dan nyaman bagi para pengguna jasa.



Gambar 4.27 Kondisi Ruang Tunggu Rencana

b. Sistem *Tollgate*

Pembangunan sistem *tollgate* pelabuhan sesuai dengan analisa dan survei kebutuhan lapangan yaitu *barriergate* otomatis agar pelaksanaan terjadi lebih praktis, efisien waktu serta fasilitas parameter pengukuran panjang kendaraan agar golongan kendaraan yang melalui *tollgate* dapat diketahui jenis golongannya dan dapat dilayani dengan baik sesuai golongan kendaraan.



Gambar 4.28 Kondisi *tollgate* rencana

c. Jembatan Timbang dan Portal

Pembangunan jembatan timbang dan portal kendaraan agar pada kendaraan yang menggunakan angkutan jasa penyeberangan dapat diketahui berat serta tinggi kendaraannya. Sehingga dapat menjaga stabilitas kapal pada saat pemuatan dan dapat menyesuaikan kapasitas kekuatan dermaga dan *trestle* yang ada pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar. Hal ini juga dapat meminimalisir kerusakan pada jalan di areal pelabuhan karena kendaraan yang terlalu berat muatannya. Untuk posisi penempatan jembatan timbang dan portal tersebut diletakkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan Yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan menurut Pasal 2 Ayat (2) bahwa jembatan timbang dan portal diletakkan sebelum penjualan tiket kendaraan serta kapasitas kekuatan timbang disesuaikan dengan kapasitas kekuatan *movable bridge* (MB). Berikut kondisi rencana jembatan timbang dan portal:



Gambar 4.29 Kondisi Jembatan Timbang dan Portal Rencana

d. Lapangan parkir antar/jemput

Lapangan Parkir antar/jemput di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar saat ini belum ada, sehingga perlu adanya perencanaan lapangan parkir antar/jemput. Sesuai dengan KM 52 tahun 2004 tentang penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan luas lapangan parkir antar/jemput sesuai kebutuhan yakni 331 m². Pola parkir yang digunakan untuk lapangan parkir antar/jemput yaitu dengan menggunakan pola parkir 90⁰ yang bertujuan agar kendaraan antar jemput yang akan keluar masuk ke Pelabuhan Penyeberangan Jangkar tidak akan mengalami kesulitan apabila akan keluar area pelabuhan dikarenakan jalur ketika akan masuk maupun keluar dari pelabuhan menggunakan jalur yang sama.



Gambar 4.30 Kondisi Lapangan Parkir Antar/jemput rencana

2. Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem yang Ada dengan Kondisi yang direncanakan.

Perbandingan antara kondisi saat ini dan kondisi yang direncanakan dapat dilihat pada table dibawah ini:

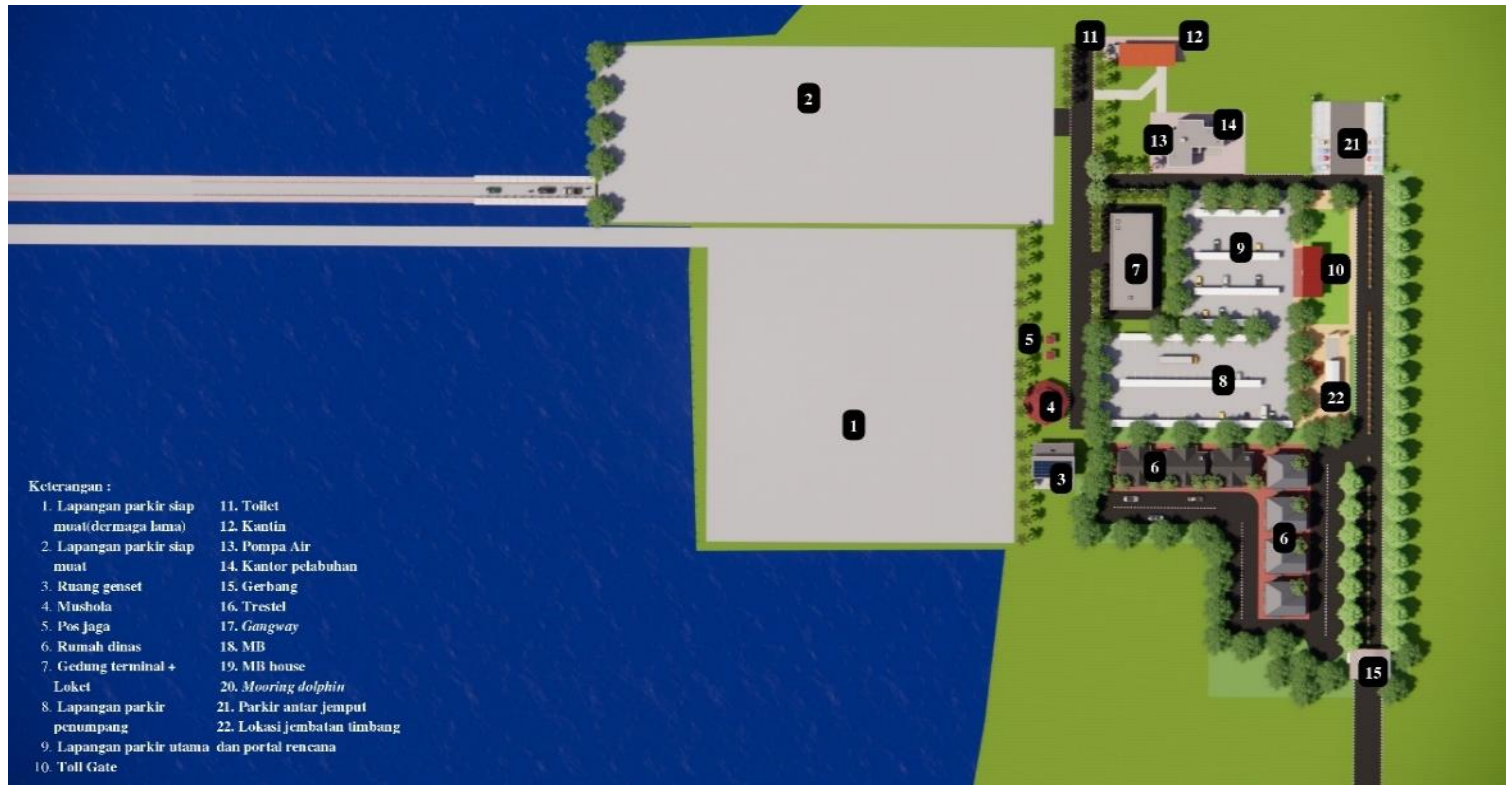
Tabel 4.13 Perbandingan antara Kondisi *Eksisting* Pelabuhan dan Kondisi Pelabuhan yang direncanakan

No	Fasilitas	Kondisi Pelabuhan		Keterangan
		Saat Ini	Rencana	
1.	Ruang Tunggu	149 m ²	305 m ²	Dalam pembangunan ruang tunggu dan penambahan fasilitas kursi serta penunjang lainnya seperti pendingin ruangan, <i>wifi</i> , <i>charger box</i> , televisi, serta papan pengumuman.
	Jumlah Kursi Ruang Tunggu	122 buah	212 buah	
2.	<i>Tollgate</i>	Manual	Otomatis	Pembangunan sistem yang baru pada fasilitas <i>tollgate</i> dari manual menjadi otomatis agar menjadi praktis dan efisien waktu
3.	Jembatan Timbang dan Portal	Tidak Ada	Ada	Pembangunan jembatan timbang dan portal ketinggian kendaraan diletakkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan agar diketahui berat muatan dan ketinggian kendaraan, agar pada saat pemuatan tidak mengganggu stabilitas kapal dan kendaraan dapat menyesuaikan ketinggian daripada <i>cardeck</i> kapal. Fasilitas ini juga dapat menunjang pemeliharaan dermaga, <i>trestle</i> , dan jalan di areal pelabuhan agar tidak rusak akibat kendaraan yang bermuatan lebih.
4.	Lapangan Parkir Antar/jemput	Tidak Ada	331 m ²	Perencanaan lapangan parkir Antar/Jemput sesuai kebutuhan menurut KM 52 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan dengan luas 547 m ² dengan pola parkir tegak lurus 90 ⁰

Sumber: hasil analisis, 2022

Dari tabel perbandingan tersebut dapat disimpulkan bahwa fasilitas daratan yaitu ruang tunggu perlu diadakannya penambahan luas ruang tunggu dan penambahan fasilitas penunjang lainnya yang menunjang

kenyamanan penumpang seperti *charger box*, televisi, pendingin ruangan, *wifi*, dll. Pembangunan sistem *barriergate* pelabuhan secara otomatis. Jembatan timbang dan portal agar kendaraan yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan dapat diketahui berat muatan dan ketinggiannya serta pembangunan luas lapangan parkir antar/jemput sesuai kebutuhan dengan pola parkir 90⁰ yang bertujuan agar kendaraan antar jemput yang akan keluar masuk ke Pelabuhan Penyeberangan Jangkar tidak akan mengalami kesulitan apabila akan keluar area pelabuhan dikarenakan jalur ketika akan masuk maupun keluar dari pelabuhan menggunakan jalur yang sama.



Gambar 4.31 Penempatan lokasi jembatan timbang dan portal rencana serta penempatan lokasi lapangan parkir antar/jemput rencana

Untuk penempatan lokasi jembatan timbang dan portal rencana pada layout di atas yaitu pada nomor 22, dan untuk penempatan lokasi Lapangan Parkir Antar/Jemput rencana pada nomor 21.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

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

1. Luasan ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar belum sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004, Berdasarkan hasil perhitungan fasilitas luasan ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar hanya seluas 149 m² dan jumlah kursi hanya sebanyak 122 unit. Maka harus dilakukan penambahan luasan ruang tunggu menjadi 305 m² dan kursi sebanyak 212 unit.
2. Sistem *tollgate* yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar belum sesuai dengan kondisi saat ini dikarenakan masih dilaksanakan secara manual yaitu dengan cara petugas pelabuhan mendata satu persatu mobil yang akan masuk dan portal kendaraan yang buka tutup secara manual sehingga menyebabkan antrean kendaraan yang cukup panjang. Maka sistem *tollgate* saat ini perlu dilakukan pembaharuan agar menjadi lebih efektif dan efisien waktu.
3. Pelabuhan Penyeberangan Jangkar saat ini belum dilengkapi dengan fasilitas jembatan timbang dan portal sehingga banyak kendaraan yang melebihi muatan dan tinggi muatan kendaraan melebihi tinggi *cardeck* kapal, serta belum adanya lapangan parkir antar/jemput sehingga para pengantar dan penjemput penumpang mengantar langsung ke dermaga

dan memarkirkan kendaraan di bahu jalan serta didepan rumah *movable bridge*.

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. Berikut beberapa hal yang disarankan:

1. Perlu dilakukannya penambahan luasan ruang tunggu yang berdasarkan hasil analisis yaitu seluas 156 m² dan jumlah kursi sebanyak 90 unit serta fasilitas penunjang lainnya seperti *charger box*, *wifi*, pendingin ruangan, dan televisi agar penumpang menjadi nyaman saat berada di dalam ruang tunggu.
2. Perlu melakukan pembaharuan *tollgate* manual menjadi sistem *barriergate* otomatis yaitu palang parkir otomatis yang memiliki *sensor loop* kendaraan agar pelaksanaan terjadi lebih praktis, efisien waktu serta fasilitas parameter pengukuran panjang kendaraan dan golongan kendaraan yang melalui *tollgate* dapat diketahui jenis golongannya dan dapat dilayani dengan baik sesuai golongan kendaraan.
3. Perlu dilakukannya pembangunan jembatan timbang dan portal agar pada kendaraan yang menggunakan angkutan jasa penyeberangan dapat diketahui berat serta tinggi kendaraannya. Sehingga dapat menjaga stabilitas kapal pada saat pemuatan dan dapat menyesuaikan kapasitas

kekuatan dermaga dan *trestle* yang ada pada Pelabuhan Penyeberangan Jangkar. Hal ini juga dapat meminimalisir kerusakan pada jalan di areal pelabuhan karena kendaraan yang terlalu berat muatannya kendaraan serta pembangunan lapangan parkir antar/jemput sesuai dengan KM 52 tahun 2004 tentang penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan yaitu luas lapangan parkir antar/jemput sesuai kebutuhan yakni 331 m². Pola parkir yang digunakan untuk lapangan parkir antar/jemput yaitu dengan menggunakan pola parkir 90⁰ yang bertujuan agar kendaraan antar jemput yang akan keluar masuk ke Pelabuhan Penyeberangan Jangkar tidak akan mengalami kesulitan apabila akan keluar area pelabuhan dikarenakan jalur ketika akan masuk maupun keluar dari pelabuhan menggunakan jalur yang sama.

DAFTAR PUSTAKA

_____, 2008. *Undang-Undang Nomor 17 Tentang Pelayaran*. Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

_____, 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan*. Direktorat Perhubungan darat: Jakarta

_____, 2017. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 103, Pengaturan Dan Pengendalian Kendaraan Yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan*, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

_____, 2004. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km 52, Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan*, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

_____, 2006. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor Sk.2681/Ap.005/Drjd/2006, Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

_____, 2006. SK.2681/AP.005/DRDJ, *Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan*, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

Abubakar, Iskandar dkk. *Suatu Pengantar Transportasi Penyeberangan*. Raja Grafindo Persada. Jakarta, 2013

Ariyanti, Lisa dkk. (2020). *Sistem Informasi Akademik dan Administrasi dengan Metode Extreme Programming pada Lembaga Kursus dan Pelatihan*. Vol 1, No. 1

Chang, William. 2014, *Metodologi Penulisan Ilmiah*. Erlangga

Hardani dkk. *Metode Penelitian Kualitatif Dan Kuantitatif*. Yogyakarta CV.

Pustaka Ilmu Group Yogyakarta, 2020

Miro Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta. Erlangga

Riduwan. 2010. *Jurnal Manajemen dan Start-Up Bisnis Vol. 2*.

Situs Web <https://journal.uc.ac.id/index.php/performa/article/download/>

LAMPIRAN

Dokumentasi Kegiatan di Pelabuhan Penyeberangan Jangkar:



LAMPIRAN II KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : 52 Tahun 2004
TANGGAL : 21 Mei 2004

PENETAPAN KEBUTUHAN LAHAN DARATAN DAN PERAIRAN DALAM RENCANA INDUK PELABUHAN PENYEBERANGAN

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

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

3.	AREAL PARKIR KENDARAAN ANTAR/JEMPUT	<p>$A = a * n1 * N * x * y * z * 1/n2$, dimana :</p> <p>A = Luas Total Areal Parkir Untuk Kendaraan Antar/Jemput.</p> <p>a = Luas Areal Yang Dibutuhkan Untuk Satu Unit Kendaraan.</p> <p>n1 = Jumlah Penumpang Dalam Satu Kapal.</p> <p>n2 = Jumlah Penumpang Dalam Satu Kendaraan. (Rata-Rata 8 Orang / Unit).</p> <p>N = Jumlah Kapal Datang / Berangkat Pada Saat Bersamaan.</p> <p>x = Rata-Rata Pemanfaatan (1,0).</p> <p>y = Rasio Konsentrasi (1,0 – 1,6).</p> <p>z = Rata-Rata Pemanfaatan (1,0 : Seluruh Penumpang Meninggalkan Terminal Dengan Kendaraan).</p>
4.	AREAL FASILITAS BAHAN BAKAR	Kebutuhan Areal untuk Tempat Penampungan BBM dihitung berdasarkan Jumlah Kebutuhan BBM per hari.
5.	AREAL FASILITAS AIR BERSIH	Kebutuhan Areal untuk Fasilitas Air Bersih dihitung berdasarkan Jumlah Kebutuhan Air Bersih per hari.
6.	AREAL GENERATOR	Kebutuhan Areal untuk Generator didasarkan pada Standar Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Listrik seluas 150 m ² .
7.	AREAL TERMINAL ANGKUTAN UMUM DAN PARKIR	Kebutuhan Areal untuk Terminal Angkutan Umum dan Parkir akan dihitung berdasarkan Daya Tampung Mobil yang Masuk dan Berhenti di Terminal.
8.	AREAL FASILITAS PERIBADATAN	Kebutuhan Ruang Fasilitas Peribadatan didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 penduduk Pendukung yaitu seluas 60 m ² .
9.	AREAL FASILITAS KESEHATAN	Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Kesehatan didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 Penduduk pendukung yaitu seluas 60 m ² .
10.	AREAL FASILITAS PERDAGANGAN	Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Perdagangan didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 Penduduk pendukung yaitu seluas 60m ² .



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BPTD WILAYAH XI - PROVINSI JAWA TIMUR
SATUAN PELAYANAN PELABUHAN PENYEBERANGAN JANGKAR
 JL. PELABUHAN JANGKAR TELP : 082231163429
 NO. 45 SITUBONDO
 JAWA TIMUR

DATA PRODUKTIVITAS 5 TAHUN TERAKHIR PELABUHAN PENYEBERANGAN 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

SATUAN PELAYANAN
PELABUHAN PENYEBERANGAN JANGKAR
PENANGGUNG JAWAB



1. 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
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
KAPASITAS MUATAN		
1.	Jumlah Penumpang	212 Orang
2.	Jumlah Kendaraam	21 Unit

2. 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
6	Rpm Max	900 kr/kn
7	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
KAPASITAS MUATAN		
1.	Jumlah Penumpang	212 Orang
2.	Jumlah Kendaraan	10 Unit

3. 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
KAPASITAS MUATAN		
1.	Jumlah Penumpang	188 Orang
2.	Jumlah Kendaraan	17 unit