

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil penelitian yang relevan agar hasil yang di dapat lebih akurat. Untuk itu digunakan penelitian yang sama yang membahas tentang penerapan sistem zonasi. Penelitian tersebut pernah dilakukan oleh Sri Maya Arifa dari angkatan XXIX. Perbandingan yang dibahas dapat dilihat pada tabel dibawah ini

Tabel 2.1 Review Perbandingan dengan Penelitian Sebelumnya

No	Nama	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian	Analisa
1.	Sri Maya Arifa NPT : 18 04 106	Penerapan Sistem Zonasi dan Pengaturan Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan Penyebrangan Bandar Sri Junjungan Kota Dumai	Pelabuhan Penyeberangan Bandar Sri Junjungan Kota Dumai Provinsi Riau	1. Analisa <i>Zonasi</i> 2. Jumlah <i>Pola Arus</i> 3. Analisa <i>Penataan Alat Pendukung</i>
2.	Zeta Amani NPT : 19 03 071	Tinjauan Penerapan Sistem Zonasi di Pelabuhan Ro-ro Kuala Tungkal Provinsi Jambi	Pelabuhan Penyeberangan Ro- ro Kuala Tungkal Provinsi Jambi	1. Analisa Zonasi 2. Analisa Pola Arus 3. Analisa Pemanfaatan Lahan Kosong untuk Daerah Pengembangan 4. Analisa Penataan Alat Pendukung

B. LANDASAN TEORI

1. Dasar Hukum

Dasar hukum yang memuat peraturan tentang Zonasi dan mendasari kajian penelitian ini berdasarkan peraturan yang dibuat dan dikeluarkan oleh Pemerintah Republik Indonesia adalah sebagai berikut:

a) Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

1) Pasal 1 Ayat 45

(a) Alur Pelayaran

Pengertian alur pelayaran menurut Undang – undang No. 17 tahun 2008 pasal 1 ayat 45 adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari. Hal yang sering menjadi masalah dalam alur pelayaran adalah kondisi dasar alur pelayaran, kedalaman alur dan kelebaran alur pelayaran.

(b) Kedalaman Alur Pelayaran

Kedalaman alur pelayaran yang terbatas, membuat kecepatan kapal yang beroperasi pada alur tersebut menjadi terbatas pula Hal ini disebabkan oleh bertambahnya tahanan daya dorong, berkurangnya kemampuan manuver.

(c) Kelebaran Alur Pelayaran

Pada umumnya lebar alur pelayaran harus mempunyai dua jalur pelayaran sehingga memungkinkan dua kapal untuk saling berlintasan dimana untuk kapal yang berlintasan atau

berpapasan terdapat jarak aman untuk kapal agar tidak terganggu dalam pelayarannya.

2) 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”.

Kapal merupakan salah satu penyebab utama penentuan dimensi alur pelayaran yang aman untuk dilayari, terutama untuk alur pelayaran terbatas yaitu sungai.

b) Peraturan Menteri Nomor 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan

1) Bab II Zonasi Pelabuhan Penyeberangan

a) Pasal 2

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

b) Pasal 3

(1) Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi:

(a) Zonasi A, untuk orang;

(b) Zonasi B, untuk Kendaraan;

- (c) Zonasi C, untuk fasilitas vital;
 - (d) Zonasi D, untuk daerah khusus terbatas; dan
 - (e) Zonasi E, untuk kantong parkir di luar Pelabuhan
Penyeberangan bagi Kendaraan yang akan menyeberang.
- (2) Zonasi A sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
- (a) zona A 1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput;
 - (b) zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan
 - (c) zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.
- (3) Zonasi B sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
- (a) zona B1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi Kendaraan yang akan menyeberang;

- (b) zona B2 berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket; dan
 - (c) zona B3 berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan.
- (4) Zonasi C sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berada pada wilayah Pelabuhan Penyeberangan yang sifatnya terbatas dan berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan.
- (5) Fasilitas vital sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas:
- (a) dermaga dan fasilitasnya;
 - (b) bunker bahan bakar minyak;
 - (c) fasilitas air tawar; dan/atau
 - (d) fasilitas lain yang ditetapkan sebagai fasilitas vital.
- (6) Zonasi D sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d meliputi:
- (a) Zona D 1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
 - (b) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan.

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

c) Pasal 4

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

d) Pasal 5

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

(2) Penyusunan tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh:

(a) Badan Usaha Pelabuhan, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang diusahakan secara komersial;
atau

(b) BPTD atau UPTD, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial.

e) Pasal 6

- (1) Tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan yang disusun oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf a disampaikan kepada BPTD setempat untuk dilakukan evaluasi.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan paling lama 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak tanggal diterimanya tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan secara lengkap.
- (3) Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan dinyatakan telah sesuai, BPTD menyampaikan permohonan penetapan tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan kepada Menteri melalui Direktur Jenderal

f) Pasal 7

Tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan yang disusun oleh BPTD sebagaimana dimaksud dalam Pasal (5) ayat (2) huruf b disampaikan untuk mendapatkan permohonan penetapan kepada:

- (1) Menteri melalui Direktur Jenderal, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarprovinsi dan/atau antarnegara;

(2) Gubernur, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarkabupaten/ kota dalam 1 (satu) provinsi; dan c. bupati/wali kota, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dalam 1 (satu) kabupaten/kota.

g) Pasal 8

- (1) Tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan yang disusun oleh UPTD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf b disampaikan kepada BPTD setempat untuk dilakukan evaluasi.
- (2) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh BPTD paling lama 14 (empat belas) hari kerja setelah tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan diterima secara lengkap.
- (3) Dalam hal hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dinyatakan telah sesuai dan lengkap, BPTD menyampaikan permohonan penetapan tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan kepada:
 - (a) Menteri melalui Direktur Jenderal, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarprovinsi dan/atau antarnegara;

(b) Gubernur, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan antarkabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi; dan

(c) Bupati/wali kota, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dalam 1 (satu) kabupaten/kota.

h) Pasal 9

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

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

(3) Persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan dalam bentuk keputusan penetapan Zonasi Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana tercantum dalam Lampiran

yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

i) Pasal 10

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

j) Pasal 11

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

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

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

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

2) Bab III Pengawasan

a) Pasal 12

- (1) Untuk memastikan terpenuhinya penerapan pelaksanaan sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan pengawasan.
- (2) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - (a) Monitoring; dan
 - (b) Evaluasi.
- (3) Monitoring sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilakukan secara:
 - (a) berkala; dan
 - (b) insidental.
- (4) Monitoring sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan oleh Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya.
- (5) Monitoring oleh Direktur Jenderal sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan oleh kepala BPTD.
- (6) Monitoring secara berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a dilakukan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun
- (7) Monitoring secara insidental sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b dilaksanakan dalam hal:
 - (a) terdapat laporan dari pengguna jasa; dan/atau

(b) hasil monitoring yang dilakukan oleh BPTD atau pemerintah daerah.

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

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

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

3) Bab IV Ketentuan Peralihan

a) Pasal 13

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

(2) Pelabuhan Penyeberangan yang belum memiliki tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan wajib menyesuaikan dengan ketentuan yang telah diatur dalam Peraturan Menteri ini dalam jangka waktu paling lama 1 (satu) tahun sejak Peraturan Menteri ini diundangkan.

c. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242 Tahun 2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

1) Pasal 1 ayat 2

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

2) Pasal 1 ayat 18

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

3) Pasal 2 ayat 3

Manajemen lalu lintas penyeberangan terdiri atas:

- a) manajemen lalu lintas penyeberangan di pelabuhan;
- b) manajemen lalu lintas penyeberangan di lintasan.

4) Pasal 3 ayat 2

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

- a) lalu lintas kendaraan beserta muatannya;
- b) lalu lintas orang.

d. 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 akan 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 bermuatan
 - (3) Jalan penumpang keluar/ masuk kapal (*gang way*)

- (4) Perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa
 - (5) Fasilitas penyimpanan bahan bakar (bunker)
 - (6) Instalasi air, listrik dan telekomunikasi
 - (7) Akses jalan dan/ atau kereta api
 - (8) Fasilitas pemadam kebakaran
 - (9) Tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal
- b) Fasilitas penunjang, antara lain:
- (1) Kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan
 - (2) Tempat penampungan limbah
 - (3) Fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan
 - (4) Areal pengembangan pelabuhan
 - (5) Fasilitas umum lainnya (peribadatan, taman, jalur hijau dan kesehatan)
- 3) Pasal 6 ayat 7

Luas rencana peruntukan lahan daratan dan perairan pelabuhan penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) ditetapkan dengan menggunakan pedoman teknis kebutuhan lahan daratan dan perairan, sebagaimana tercantum pada Lampiran II Keputusan ini.

e. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 13 tahun 2014 tentang rambu lalu lintas

1) pasal 1 ayat 1, yaitu:

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

2. Dasar Teori

a) Definisi dan Fungsi Transportasi

Nasution (2008) edisi ketiga dalam buku yang berjudul Manajemen Transportasi, mengatakan bahwa Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Adapun fungsi transportasi antara lain :

1) Manfaat Ekonomi

Segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi dan pertukaran kekayaan atau hasil produksi yang semuanya bisa diperoleh dan berguna

2) Manfaat Sosial

Manusia pada umumnya bermasyarakat dan berusaha hidup selaras atau dengan yang lain dengan menggunakan kemudahan:

- (a) Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok
- (b) Pertukaran informasi
- (c) Perjalanan untuk rekreasi
- (d) Perluasan jangkauan perjalanan sosial dan
- (e) Pemendekan jarak rumah dengan tempat kerja

3) Manfaat Politis

Pengangkutan menjadi syarat mutlak atau pokok dalam segi politik yang meliputi:

- (a) Menciptakan persatuan dan keadilan
- (b) Pelayanan kepada masyarakat dikembangkan dengan lebih merata
- (c) Keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki manfaat-perkembangan suatu wilayah, karena adanya sifat kebutuhan manusia atas permintaan dan pemenuhan ada segi ekonomi

Miro (2010) dalam buku yang berjudul *Perencanaan Transportasi*, Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-

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

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

b) Pelabuhan

Triadmodjo (2010) dalam buku yang berjudul Perencanaan Pelabuhan, Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya.

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

Macam-macam pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya adalah

- 1) Pelabuhan Umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan dengan maksud tertentu.

2) Pelabuhan Khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Adapun sasaran pokok diselenggarakannya kegiatan pelabuhan antara lain:

(a) Lancar Arus Muatan

Kelancaran arus muatan dipengaruhi oleh:

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

(b) Lancar Arus Kapal

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

c) Angkutan Penyeberangan

- 1) Nasution (2008), mengatakan bahwa angkutan penyeberangan adalah suatu angkutan yang menghubungkan dua ujung jalan raya yang dipisahkan oleh sungai yang besar atau laut yang tidak begitu jauh.
- 2) Abubakar (2010) dalam buku yang berjudul Transportasi Penyeberangan, mengatakan bahwa angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang

menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Pada prinsipnya, Angkutan Penyeberangan tidak mengangkut barang lepas, barang – barang yang diangkut harus dimasukkan kedalam kendaraan.

\

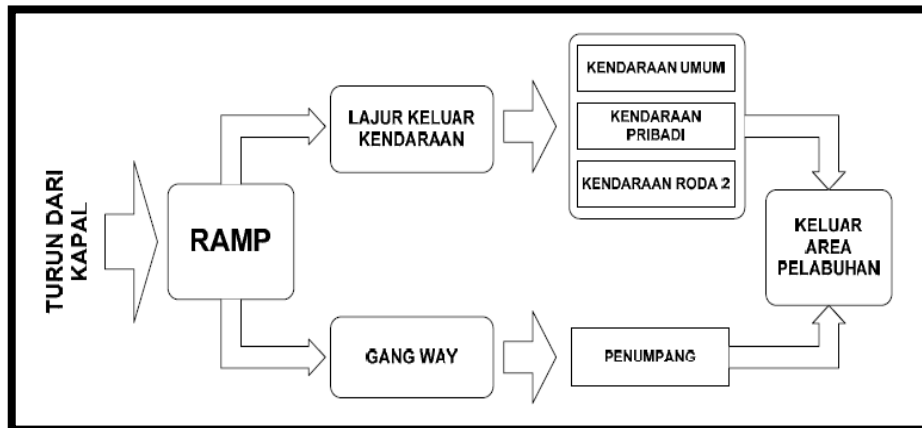
d) Pola Lalu Lintas Angkutan penyeberangan

Abu bakar (2010). Pola Lalu Lintas di pelabuhan penyeberangan merupakan letak bangunan darat yang direncanakan sedemikian rupa sehingga memenuhi :

- (1) Tidak terjadinya persilangan antara kendaraan yang masuk dan keluar kapal dari dan kepelabuhan.
- (2) Alur kendaraan antara kendaraan yang menyeberang dipisahkan dengan yang tidak menyeberang
- (3) Pemisahan jenis kendaraan di areal parkir
- (4) Letak gedung terminal dekat dengan dermaga
- (5) Tidak mengabaikan segi estetika, serasi dengan budaya dan adat setempat.

Berikut merupakan skema pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang yang sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Standar Prosedur dari Pola Lalu Lintas kendaraan dan penumpang masuk dan keluar kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 yakni:

(a) Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang saat turun dari kapal



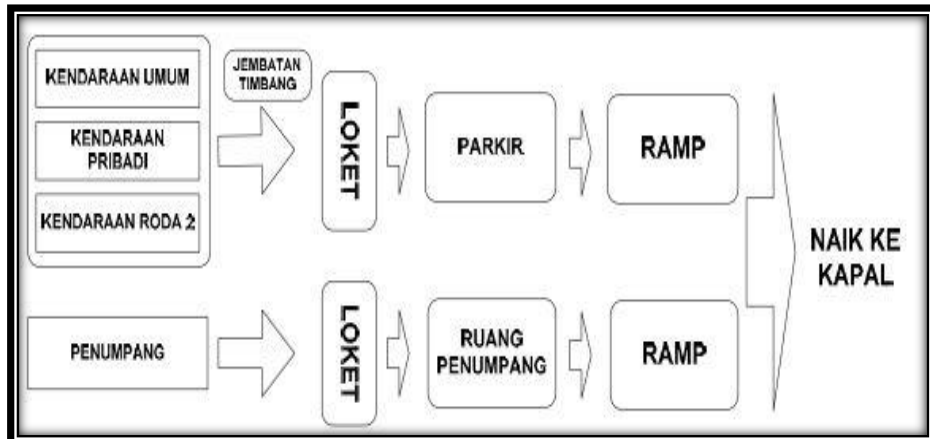
Gambar 2.1 Pola Arus Turun dari Kapal SK. 242/HK.104/DRJD/2010

Sumber : SK.242/HK.104/DRJD/2010

Gambar 2. 1 diatas, merupakan urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat turun dari kapal. Urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut:

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

(b) Pola arus lu lintas kendaraan dan penumpang naik ke kapal



Gambar 2. 1 Pola Arus Naik ke Kapal SK. 242/HK.104/DRJD/2010

Sumber : SK.242/HK.104/DRJD/2010

Gambar 2. 2 diatas, menjelaskan tentang urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat naik ke kapal. Urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat naik ke kapal adalah sebagai berikut:

- 1) Kendaraan masuk pintu pelabuhan melalui loket kendaraan masuk yang telah ditentukan.
- 2) Penumpang yang berjalan kaki masuk pintu pelabuhan menuju loket penumpang yang telah ditentukan.
- 3) Area parkir kendaraan, kendaraan setelah melewati loket kendaraan menuju ruang parkir sementara sebelum naik ke kapal.
- 4) Ruang tunggu penumpang merupakan ruang tunggu seandainya penumpang memerlukan istirahat sebelum naik ke kapal
- 5) *Ramp* untuk kendaraan, kendaraan yang menunggu di area parkir setelah mendapatkan perintah untuk naik ke kapal, maka kendaraan naik ke kapal melalui *ramp*.
- 6) *Ramp* untuk penumpang, penumpang langsung menuju ke kapal melalui *ramp*.

e) Zonasi

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

f) Zonasi Pelabuhan Penyeberangan

Menurut Peraturan Menteri Nomor 91 Tahun 2021 pembagian zona-zona adalah sebagai berikut:

- a. Zona A : Merupakan zona untuk orang, areal gerbang masuk Pelabuhan sampai loket (loket tiket, area parkir kendaraan pengantar atau penjemput, ruang tunggu penumpang, area pemeriksaan tiket penumpang yang akan menyeberang)
- b. Zona B : Merupakan zona untuk kendaraan (area penempatan jembatan timbang dan *tollgate* kendaraan, area parkir kendaraan yang akan menyeberang dan area muat kendaraan siap masuk ke kapal)
- c. Zona C : Merupakan zona untuk fasilitas vital (dermaga, gangway, movable bridge, bunker, dan genset)
- d. Zona D : Merupakan zona untuk daerah khusus terbatas (Perkantoran dan area komersil)
- e. Zona E : Merupakan zona untuk kantong parkir di luar pelabuhan penyebrangan bagi kendaraan yang akan menyebrang (area parkir untuk antrian kendaraan yang sudah

memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk pelabuhan penyebrangan)

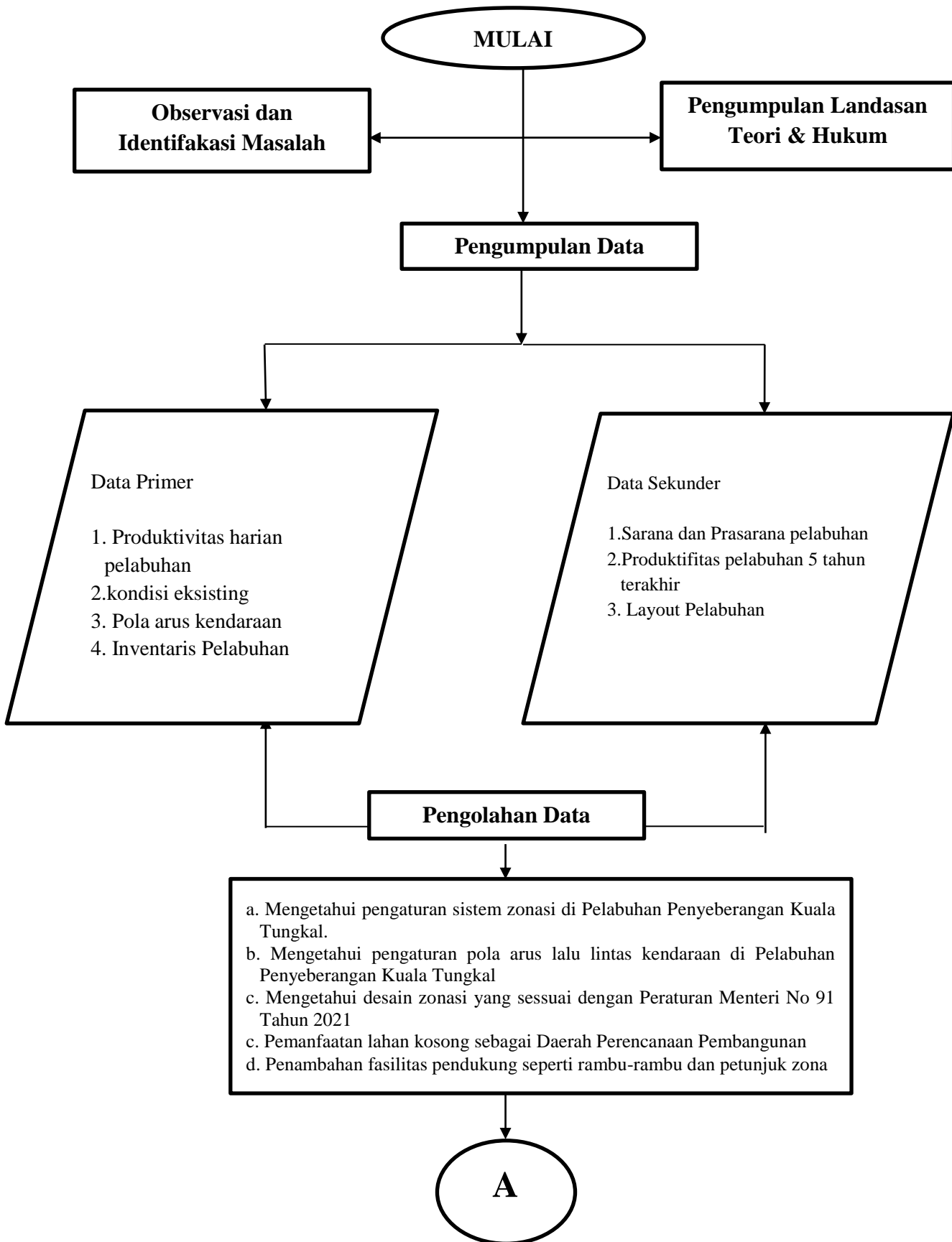
C. KERANGKA PENELITIAN

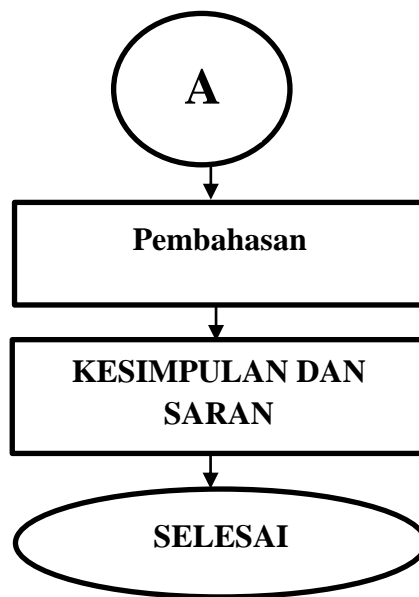
Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah kerangka penelitian. Kerangka penelitian berupa dasar atau rencana yang akan menjadi panduan utama dalam melakukan penelitian dengan berbagai macam metode penelitian, maupun data-data apa aja yang harus diambil serta diolah.

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

Setelah itu, penulis mengumpulkan data primer dan sekunder dengan berbagai metode yang dilakukan. Setelah melakukan pengumpulan data, penulis harus melakukan pengolahan serta analisa data yang telah diperoleh.

Hal itu dimaksudkan agar diperoleh pemecahan masalah dan penulis juga dapat memberikan kesimpulan dan saran terkait penelitian tersebut.





Gambar 2.3 Bagan Alir Pikir