

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Transportasi berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen. Prasarana transportasi juga berperan sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang akibat adanya kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Transportasi memiliki contoh berupa angkutan penyeberangan

Angkutan penyeberangan merupakan salah satu moda transportasi yang menjadi penghubung bagi wilayah yang tidak bisa dijangkau oleh jalur darat, karena terputus oleh adanya perairan dan belum adanya jalur darat yang memadai untuk dilalui. Oleh karena itu keberadaan angkutan penyeberangan harus dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang memadai bagi pengguna jasa agar dalam pelaksanaannya para pengguna jasa merasa terlayani dengan baik. Angkutan penyeberangan memiliki satu peranan yang sangat penting sebagai penunjang perpindahan penumpang dan barang. Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di Pelabuhan dan lintasan.

Pelabuhan Balohan merupakan satu-satunya pelabuhan yang berada di kota Sabang Provinsi Aceh. Pelabuhan Balohan saat ini memiliki luas yaitu sekitar 4,5 Ha. Pelabuhan Balohan ini hanya beroperasi

melayani rute penyeberangan ke pelabuhan Ulee lheu kota Banda Aceh. Namun, setelah bencana tsunami tahun 2004, pelabuhan tersebut baru berperan kembali sebagai penghubung utama antara Pulau Sabang ke Pulau Sumatera melalui Kota Banda Aceh dengan 3–4 trip penyeberangan setiap harinya. Sampai saat ini, Pemerintah Provinsi Aceh masih melakukan pembangunan kembali Pelabuhan Balohan dengan bantuan beberapa instansi, namun baru sampai pada tahap pembangunan beberapa fasilitas darat yang hanya mampu menunjang kegiatan penyeberangan Pulau Sabang ke Banda Aceh . Saat ini pelabuhan Balohan dikelola oleh Unit Dinas Perhubungan Provinsi Aceh yang berkoordinasi dengan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Banda Aceh. Penyeberangan Balohan - Ulee Lheue mengoperasikan 2 (dua) kapal yaitu KMP. BRR, dan KMP. Aceh Hebat 2 yang beroperasi setiap hari. Perjalanan untuk lintasan Ulee Lheue - Balohan adalah 1 jam 45 Menit dengan kecepatan 10 Knot.

Pelabuhan ini menunjang pengangkutan hasil – hasil pertanian, kebutuhan bahan bangunan, industri, pariwisata serta menciptakan lalu lintas angkutan penumpang, barang dan kendaraan yang menuju ke kota Banda Aceh. Pelabuhan Penyeberangan Balohan (Sabang) menyediakan jasa-jasa pelabuhan yang akan mengoptimalkan pendapatan pelabuhan antara lain jasa sandar kapal, jasa pas masuk pelabuhan, jasa pemeliharaan dermaga, jasa sewa lahan dan bangunan, dll. Keberadaan jasa-jasa tersebut akan mengoptimalkan pendapatan operasional pelabuhan.

Pada kondisi saat ini, Pelabuhan Penyeberangan Balohan belum berfungsi secara optimal. Hal ini disebabkan karena kurangnya pengawasan petugas terhadap pengaturan sistem zona di Pelabuhan yang menyebabkan pedagang masuk area dermaga, pengantar/penjemput memasuki lapangan siap muat, penumpang menunggu keberangkatan kapal di atas dermaga Movable Bridge serta bercampurnya penumpang dan kendaraan di trestle sehingga menyebabkan terganggunya arus lalu lintas di area pelabuhan. Selain itu, ada beberapa hal yang perlu mendapatkan perhatian lebih dari pihak pengelola pelabuhan salah satunya adalah sistem penerapan zona. Pembagian zona di Pelabuhan Balohan

masih menerapkan peraturan lama, Sementara pada saat ini pihak pemerintah telah mengeluarkan aturan terbaru terkait dengan sistem zonasi yang dituangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

Berdasarkan Peraturan terbaru Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan, sistem zonasi pelabuhan dibagi menjadi Zonasi A (A1, A2, dan A3) untuk orang, Zonasi B (B1, B2, dan B3) untuk kendaraan, Zonasi C untuk fasilitas vital, Zonasi D (D1 dan D2) untuk daerah khusus terbatas, Zonasi E untuk kantong parkir diluar pelabuhan penyeberangan bagi kendaraan yang ingin menyeberang dan pada Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan pasal 3 ayat (2) menjelaskan manajemen lalu lintas penyeberangan di pelabuhan pada daerah lingkungan kerja pelabuhan meliputi lalu lintas kendaraan beserta muatannya dan lalu lintas orang. Sehingga kondisi yang saat ini terjadi di Pelabuhan Penyeberangan Balohan belum menyesuaikan dengan peraturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah. Dimana tujuan dari penerbitan Peraturan ini sebagai upaya pemerintah untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, nyaman dan tertib di area pelabuhan.

Berdasarkan latar belakang diatas maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini penulis mengambil judul: **"PENERAPAN SISTEM ZONASI DAN POLA LALU LINTAS PENUMPANG DAN KENDARAAN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BALOHAN KOTA SABANG PROVINSI ACEH"**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Balohan dan data yang diperoleh, maka ditemukan beberapa masalah yaitu :

1. Bagaimana pengaturan penetapan zona wilayah di Pelabuhan Penyeberangan Balohan yang berdasarkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021.
2. Bagaimana upaya pengaturan pola lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Balohan yang sesuai dengan standar operasional prosedur pada Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian pengamatan yang dilakukan pada Pelabuhan Penyeberangan Balohan yaitu :

1. Mengetahui sistem zonasi wilayah yang di pergunakan untuk penumpang dan kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Balohan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Penyeberangan.
2. Mengetahui pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Balohan yang sesuai dengan prosedur yang terdapat dalam peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

### **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian dalam Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilakukan diharapkan dapat memberi manfaat antara lain :

1. Manfaat Bagi Taruna

Bagi taruna dalam pembuatan KKW ini adalah untuk mengaplikasikan ilmu yang telah di peroleh dalam mengikuti pendidikan Diploma III MTPD dan merupakan salah satu persyaratan akhir untuk menyelesaikan Program Diploma III MTPD. Selain itu menambah ilmu pengetahuan di bidang Kepelabuhanan, khususnya di pelabuhan penyebrangan yang berkaitan dengan penerapan teori dari permasalahan yang ada di lapangan,

sehingga dapat di terapkan pada daerah lain yang mempunyai permasalahan yang sama.

## 2. Bagi Lembaga/ Instansi Terkait

Bagi Dinas Perhubungan Provinsi Aceh berkoordinasi dengan PT ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Banda Aceh menjadi bahan evaluasi terhadap upaya penanggulangan pertumbuhan produktivitas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Balohan terutama pada kondisi padat yaitu arus mudik lebaran di masa yang akan datang.

## **E. Batasan Masalah**

Agar pokok permasalahan yang akan di bahas dalam Kertas Kerja Wajib ini tidak menyimpang dari sasaran pokok permasalahan yang di kaji, maka dari itu perlu adanya Batasan rumusan pada penelitian ini dengan hanya membahas pokok permasalahan sebagai berikut :

1. Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Balohan kota ,Sabang Provinsi Aceh.
2. Aturan yang dipakai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan pasal 3 ayat (2) menjelaskan manajemen lalu lintas penyeberangan di pelabuhan pada daerah lingkungan kerja pelabuhan meliputi lalu lintas kendaraan beserta muatannya dan lalu lintas orang.
3. Hal yang diteliti adalah penerapan sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 serta Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang berdasarkan SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### A. Review Penelitian Sebelumnya

Penelitian serupa pernah dilakukan oleh M.Duwi Cahyo Program Diploma III LLASDP Palembang Angkatan XXVIII dengan judul **“Optimalisasi Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan di pelabuhan Penyeberangan Sape Kabupaten Bima Provinsi Nusa Tenggara Barat”** Penulisan dalam KKW ini terdapat beberapa perbedaan dibandingkan KKW yang sebelumnya. Perbedaan tersebut terdapat pada waktu pelaksanaan, lokasi pelaksanaan, tim survey, landasan hukum dan beberapa materi yang berbeda dari KKW yang sebelumnya. Perbedaan juga terdapat pada sistematika dan tata naskah penulisan KKW.

**Tabel 2.1 Perbedaan Kertas Kerja Wajib**

Aspek Perbedaan	M.Duwi Cahyo	Zulfahmi
Tempat Penelitian	Pelabuhan Penyeberangan Sape Kabupaten Bima Provinsi Nusa Tenggara Barat	Pelabuhan Penyeberangan Balohan Kota Sabang Provinsi Aceh
Analisa Permasalahan	Pengoptimalan Sistem zonasi Pengoptimalan Pola arus Lalu Lintas kendaraan	Analisa Penerapan Sistem zona Analisa Pola Arus Lalu Lintas kendaraan dan penumpang
Peraturan yang digunakan	1.PERMENHUB No. PM 29 Tahun 2016 Tentang sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan.  2.SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan	1.PERMENHUB No. PM 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan  2.SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

## B. Landasan Hukum

Untuk membahas penelitian di Pelabuhan Penyeberangan Balohan, maka perlu berdasarkan hukum yang jelas. Adapun dasar hukum tersebut adalah:

### 1. Undang – undang No 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran

#### a. 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.

### 2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan

#### a. Pasal 1 ayat (2)

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

#### b. Pasal 1 ayat (13)

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.

### 3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas, yaitu :

#### a. Pasal 1 ayat 1

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

b. Pasal 1 ayat 8

Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas.

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

a. Pasal 1 ayat 5

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

b. Pasal 2

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

c. Pasal 3

1) Pasal 3 ayat 1

Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud pada 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) Pasal 3 ayat 2

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

- a) zona A1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput;
- b) zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan



- c) zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.

3) Pasal 3 ayat 3

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

- a) zona B1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan tollgate 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) Pasal 3 ayat 4

Zonasi C sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berada pada wilayah Pelabuhan Penyeberangan yang sifatnya terbatas dan berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan.

5) Pasal 3 ayat 5

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

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

6) Pasal 3 ayat 6

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

- a) Zona D1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
- b) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan.

## 7) Pasal 3 ayat 7

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

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

## a. Pasal 1 ayat (2)

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

## b. Pasal 2 ayat (1)

Manajemen lalu lintas penyeberangan terdiri atas:

- 1) Manajemen lalu lintas penyeberangan di pelabuhan
- 2) Manajemen lalu lintas penyeberangan di lintasan.

## c. Pasal 3 ayat (2)

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

- 1) Lalu lintas kendaraan beserta muatannya
- 2) Lalu lintas orang.

## d. Pasal 29 Ayat (1)

Manajemen lalu lintas penyeberangan di lintasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf b terdiri atas:

- 1) Manajemen lalu lintas penyeberangan di lintasan saat keberangkatan
- 2) Manajemen lalu lintas penyeberangan di lintasan saat kedatangan.

### C. Landasan Teori

#### 1. Pengertian Transportasi

Menurut Fidel miro dalam buku yang Perencanaan Transportasi (2005), transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek tersebut dapat lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan – tujuan tertentu.

## 2. Pengertian Pelabuhan

Menurut Bambang triatmodjo dalam buku Perencanaan Pelabuhan (2010), 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. Macam pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya adalah:

- a. 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.
- b. Pelabuhan khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

## 3. Pengertian Angkutan Penyeberangan

Menurut Iskandar abubakar, dkk dalam buku Transportasi Penyeberangan (2010), 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 ke dalam kendaraan

## 4. Kapal Penyeberangan

Menurut Iskandar abubakar, dkk dalam buku Transportasi Penyeberangan (2010), kapal penyeberangan sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri. Kapal penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga):

- a. Kapal penyeberangan yang memuat penumpang (*Passenger*)

b. Kapal penyeberangan yang memuat kendaraan (*Ro-Ro*)

c. Kapal penyeberangan yang memuat penumpang dan kendaraan (*Ro-pax*)

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

Pendefinisian kapal Ro-Ro oleh Lloyd's Register adalah kapal penumpang dengan 1 / lebih deck baik tertutup maupun terbuka yang mengangkut penumpang, kendaraan dan barang yang ada di dalam kendaraan dalam bentuk curah atau palet atau box, kendaraan di atas kendaraan, kontainer carry, dll yang bongkar muatnya secara horizontal.

Kapal Ro-Ro adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan pergerakannya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga sehingga disebut sebagai kapal *roll on-roll off* disingkat Ro-Ro. Untuk itu kapal dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan jembatan bergerak (*moveable bridge*) atau dermaga apung ke dermaga.

## 5. Kepelabuhanan

Menurut Iskandar abubakar, dkk dalam buku *Transportasi Penyeberangan (2010)*, 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.

## 6. Dermaga

Menurut Bambang triadmojo dalam buku *Perencanaan Pelabuhan (2010)*, dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaik – turunkan penumpang.

## 7. Kolam Pelabuhan

Menurut Bambang triadmojo dalam buku *Perencanaan Pelabuhan (2010)*, kolam pelabuhan direncanakan untuk menjamin daerah perairan yang tenang dengan lebar dan kedalaman yang cukup sehingga kapal dapat melakukan

berbagai kegiatan dengan mudah dan aman, seperti manuver, bertambat, bongkar muat.

#### 8. Penimbang Kendaraan Bermuatan

Menurut Iskandar abubakar, dkk dalam buku Transportasi Penyeberangan (2010), jembatan timbang merupakan sebagai tempat untuk menimbang kendaraan beserta muatannya dalam rangka keselamatan fasilitas pelabuhan dan pelayaran.

#### 9. Gangway

Menurut Iskandar abubakar, dkk dalam buku Transportasi Penyeberangan (2010), *gangway* merupakan Sebagai tempat untuk memisahkan akses penumpang dan akses kendaraan dengan menggunakan jalan/jembatan yang diberi pagar yang langsung menyambung pada dek kapal sehingga melancarkan sistem transportasi di pelabuhan.

#### 10. Terminal Penumpang

Menurut Iskandar abubakar, dkk dalam buku Transportasi Penyeberangan (2010), terminal penumpang merupakan bangunan gedung sebagai tempat untuk ruang tunggu penumpang sebelum diperkenankan memasuki kapal.

#### 11. Manajemen Keamanan Pelabuhan

Menurut Batti dalam bukunya yang berjudul Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran(2000) dari Kapal pengertian manajemen keamanan Pelabuhan adalah suatu produk yang sudah sejak lama diakui sebagai sistem untuk mencegah timbulnya masalah dan dapat dicapai melalui metode manajemen yang berkualitas (*Quality Management*). dalam hal ini sistem manajemen memberikan jaminan:

- a. Menimbulkan kepercayaan diri bahwa keselamatan dan pencegahan pencemaran sebagai hasil dari kegiatan perusahaan terjamin
- b. Pelayanan operasi kapal direncanakan dan dilaksanakan secara sistematis dengan melakukan monitoring yang berkelanjutan
- c. Terbuka kesempatan untuk melakukan perbaikan (*corrective action*) yang efektif guna mencegah terulangnya masalah yang sama

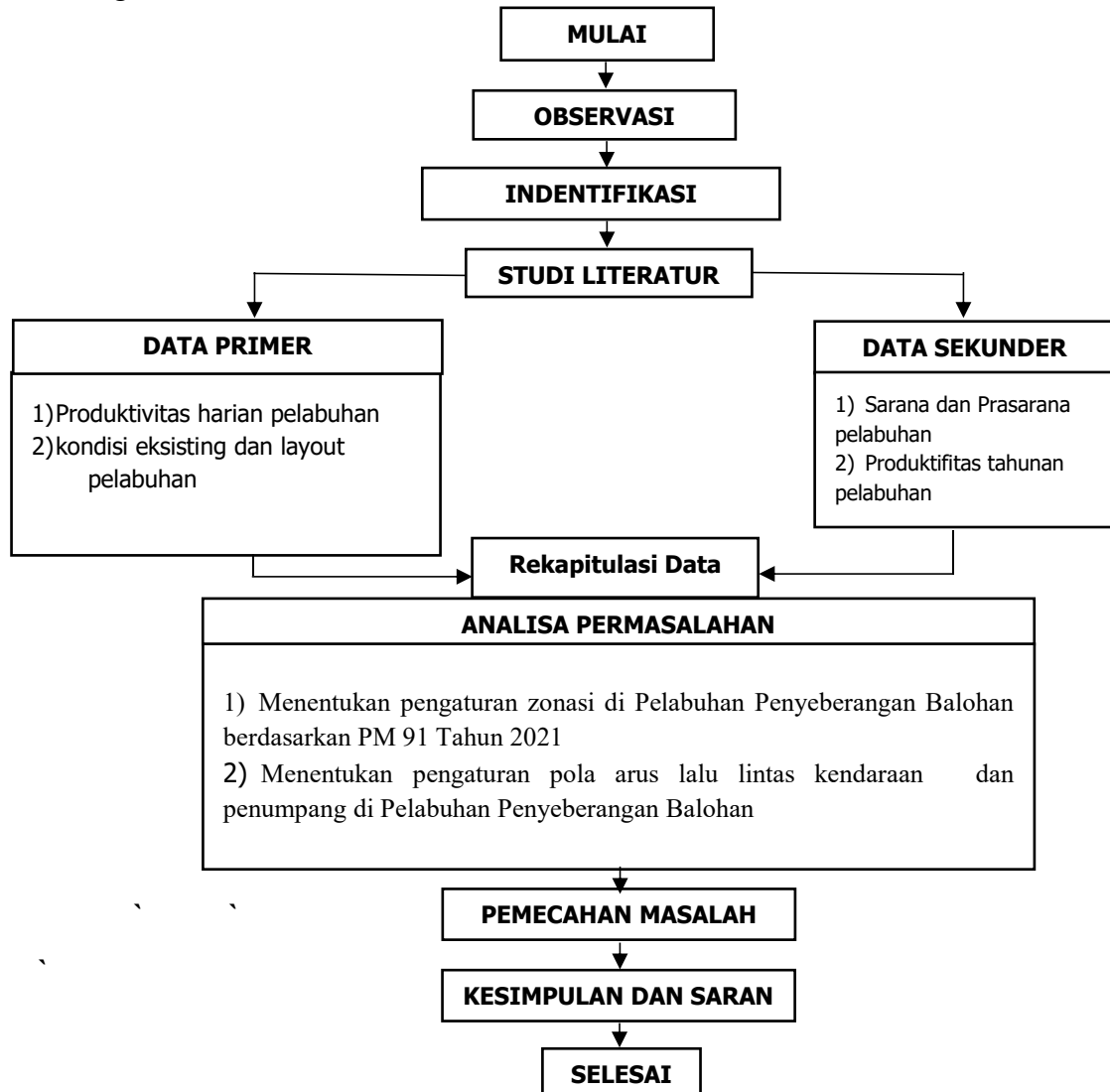
## 12. Pola Lalu Lintas Angkutan penyeberangan

Menurut Iskandar abubakar, dkk dalam buku Transportasi Penyeberangan (2010), Pola Lalu Lintas di pelabuhan penyeberangan merupakan letak bangunan darat yang direncanakan sedemikian rupa sehingga memenuhi :

- a. Tidak terjadinya persilangan antara kendaraan yang masuk dan keluar kapal dari dan kepelabuhan.
- b. Alur kendaraan antara kendaraan yang menyeberang dipisahkan dengan yang tidak menyeberang
- c. Pemisahan jenis kendaraan di areal parkir
- d. Letak gedung terminal dekat dengan dermaga

#### D. Kerangka Penelitian

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah bagan alur pikir penelitian ini. Bagan alir penelitian dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 2.1 Bagan Alir Pikir

## BAB III METODE PENELITIAN

### A. Jenis Penelitian

Bedasarkan objek penelitian dan tingkat kealamiahannya, penelitian ini termasuk dalam penelitian kualitatif studi kasus yaitu tipe pendekatan dalam penelitian yang penelaahannya kepada satu kasus yang dilakukan secara intensif, mendetail dan komprehensif. Tujuan penelitian studi kasus adalah untuk mempelajari secara intensif tentang latar belakang keadaan sekarang dan interaksi lingkungan sesuatu unit sosial, individu, kelompok, Lembaga, dan masyarakat. (Sumadi Suryabrata, 2013, h. 80).

### B. Sumber Data

#### 1. Data Primer (Data Langsung)

Menurut Sugiyono (2018:456) data primer yaitu data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan.

#### 2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2018:456) data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder adalah sesuai dengan undang-undang sistem zonasi dan pola arus kendaraan, buku, jurnal, artikel yang berkaitan dengan topik penelitian.

**Tabel 3.1 Sumber Data**

Jenis Data	Nama Data	Nama Instansi
Data Primer	Data Produktivitas 29 hari	Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I Aceh
Data Sekunder	Data Produktivitas 5 tahun terakhir	PT.ASDP Persero Cabang Banda Aceh
	Data Sarana dan Prasarana	Dinas Perhubungan Provinsi Aceh
	Layout Existing Pelabuhan	Dinas Perhubungan Provinsi Aceh



## C. Metode Pengumpulan Data

### 1. Data Primer (Data Langsung)

Metode yang digunakan untuk pengumpulan data primer yaitu:

#### a. Metode observasi

Widoyoko (2014:46) observasi merupakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap unsur-unsur yang nampak dalam suatu gejala pada objek penelitian. Kegiatan yang dilaksanakan adalah melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yaitu kegiatan naik turun penumpang serta mengamati pola arus lalu lintas kendaraan..Data yang diperoleh dari metode observasi yaitu :

- 1) Eksisting pola arus lalu lintas
- 2) Data pendukung berupa foto dokumentasi
- 3) Survey ketersediaan rambu zona dan papan informasi di area pelabuhan

#### b. Metode Perhitungan

Disini surveyor menghitung jumlah objek dalam kurun waktu tertentu dengan menggunakan alat bantu (seperti: *counter*, dll) atau dengan bantuan garis lurus. Data yang diperoleh berupa data kuantitatif yang akurat.

##### 1) Survei Produktivitas Harian

Menghitung produktivitas pelabuhan perhari, survei ini dilakukan selama 30 hari mulai tanggal 24 april sampai 23 mei 2022

##### 2) Pengukuran Wilayah Pelabuhan

Melakukan pengukuran luasan wilayah pelabuhan beserta fasilitasnya menggunakan alat bantu meteran.

### 2. Data Sekunder

Metode yang digunakan dalam mengumpulkan data sekunder antara lain:

#### a. Metode Instiusional

Dilakukan dengan cara mengumpulkan data dari instansi yang terkait dengan penelitian ini. Data sekunder ini diperoleh dari beberapa instansi yang terkait, seperti:

- 1) Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah I Provinsi Aceh

- 2) Dinas Perhubungan Provinsi Aceh
- 3) Kantor PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Banda Aceh

#### b. Studi Literatur

Metode studi literatur adalah serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, membaca dan mencatat, serta mengelolah bahan penelitian (Zed, 2008:3). Data ini didapat dari teori dan literatur, buku, kajian ilmiah dan modul perkuliahan serta dasar – dasar hukum yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti sebagai landasan teori dalam menganalisa maupun memecahkan permasalahan.

#### 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. adalah teknik analisis deskriptif dengan metode gap analisis.

Menurut Wakhinudin (2009) Analisis Kesenjangan (Gap analysis) adalah suatu metode/alat membantu suatu lembaga membandingkan performansi actual dengan performansi potensi. Analisis Kesenjangan membantu organisasi/lembaga dalam mengungkapkan yang mana harus diperbaiki. Proses analisis gap mencakup penetapan, dokumentasi, dan sisi positif keragaman keinginan dan kapabilitas (sekarang).

Metode ini merupakan salah satu metode yang umum digunakan dalam pengelolaan manajemen internal suatu lembaga. Secara harafiah kata “gap” mengindikasikan adanya suatu perbedaan (disparity) antara satu hal dengan hal lainnya. Dari berbagai definisi mengenai gap analysis, dapat diambil kesimpulan, bahwa secara umum, gap analysis dapat didefinisikan sebagai suatu metode atau alat yang digunakan untuk mengetahui tingkat kinerja suatu lembaga atau institusi. Dengan kata lain, gap analysis merupakan suatu metode

yang digunakan untuk mengetahui kinerja dari suatu sistem yang sedang berjalan dengan sistem standar. Dalam kondisi umum, kinerja suatu institusi dapat tercermin dalam sistem operational maupun strategi yang digunakan oleh institusi tersebut. Secara singkat, gap analysis bermanfaat untuk:

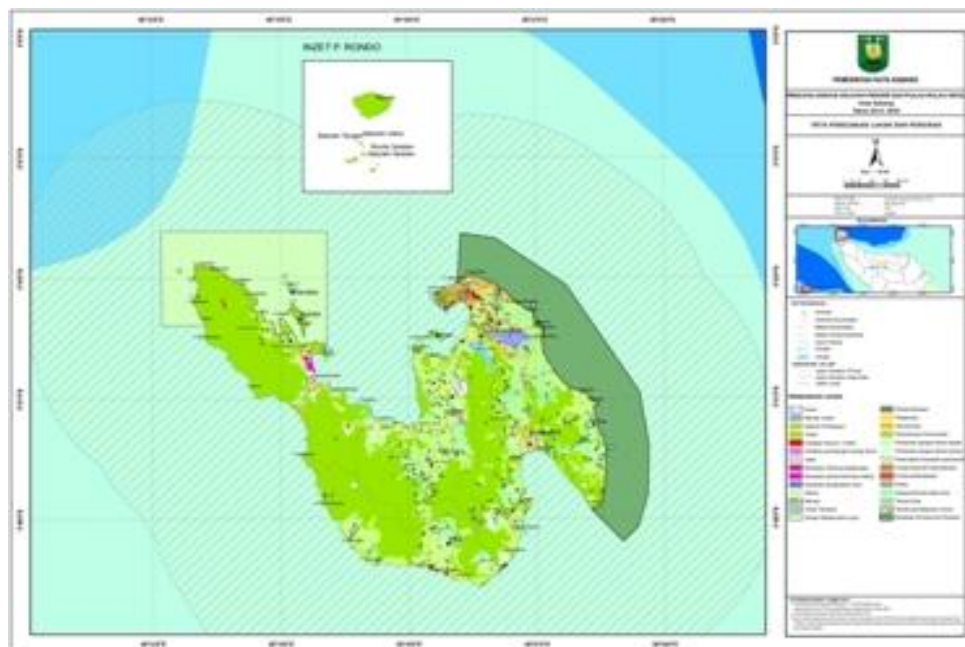
- a. Menilai seberapa besar kesenjangan antara kinerja aktual dengan suatu standar kinerja yang diharapkan.
- b. Mengetahui peningkatan kinerja yang diperlukan untuk menutup kesenjangan tersebut,
- c. Menjadi salah satu dasar pengambilan keputusan terkait prioritas waktu dan biaya yang dibutuhkan untuk memenuhi standar pelayanan yang telah ditetapkan.

## BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

### A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

#### 1. Kondisi Wilayah

Kota Sabang ini berupa kepulauan di seberang utara pulau Sumatra, dengan Pulau Weh sebagai pulau terbesar. Kota Sabang merupakan zona ekonomi bebas Indonesia dan sering disebut sebagai titik paling utara Indonesia, tepatnya di Pulau Rondo. Pada tahun 2021 jumlah penduduk kota Sabang sebanyak 42.559 jiwa, dengan kepadatan 278 jiwa/km<sup>2</sup>.



**Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Sabang**

Sumber : BPS kota sabang dalam angka (2021)

sebelah utara dan timur berbatasan dengan Selat Malaka, di sebelah selatan berbatasan dengan Selat Benggala dan di sebelah barat dibatasi oleh Laut Andaman . Wilayah Kota Sabang meliputi Pulau Weh, Pulau Klah, Pulau Rubiah, Pulau Seulako, dan Pulau Rondo, dengan luas sebesar 153 Km<sup>2</sup>, yang terdiri dari dua kecamatan dan 18 gampong. Masing-masing kecamatan tersebut memiliki luas sebagai berikut : (1)

Kecamatan Sukakarya 73 Km<sup>2</sup> (47,71%); dan (2) Kecamatan Sukajaya 80 Km<sup>2</sup> (52,29%).

**Tabel 4.1 Pembagian, Luas Wilayah Administrasi Per-Kecamatan**

Nama Kecamatan	Jumlah Kampung	Luas wilayah	
		(Ha)	Persentase (%)
Kecamatan Sukakarya	Gampong Kuta Ateuh	52,04	0.43 %
	Gampong Kuta Timu	157,11	1.29 %
	Gampong Kuta Barat	88,86	0.73 %
	Gampong Aneuk Laot	449,67	3.68 %
	Gampong Paya Seunara	564,23	4.62 %
	Gampong Batee Shoek	1129,51	9.25 %
	Gampong Iboih	2660,98	21.79 %
	Gampong Krueng Raya	959,27	7.85 %
Kecamatan Sukajaya	Gampong Ie Meulee	306,89	2.51 %
	Gampong Ujoeng Karueng	122,60	1.00 %
	Gampong Anoe Itam	1018,89	8.34 %
	Gampong Cot Ba'U	531,09	4.35 %
	Gampong Cot Abeuk	357,18	2.92 %
	Gampong Balohan	772,39	6.32 %
	Gampong Jaboi	490,14	4.01 %
	Gampong Beurawang	469,32	3.84 %
	Gampong Keunekai	568,96	4.66 %
	Gampong Paya	1444,65	11.83 %
	Pulau Rondo	71.51	0.59 %
<b>Total</b>	<b>18 Kampung</b>	<b>12.213,30</b>	<b>100 %</b>

Sumber : BPS kota sabang dalam angka(2021)

## 2. Batas Administrasi

Berdasarkan posisi geografisnya, Kota Sabang memiliki batas wilayah sebagai berikut :

**Tabel 4.2 Batas administrasi**

Arah Mata Angin	Perbatasan
Utara	Laut Andaman
Selatan	Selat Malaka
Timur	Selat Malaka
Barat	Laut Andaman

Sumber : BPS kota sabang dalam angka(2021)

## 3. Kependudukan

Pertumbuhan jumlah penduduk Kota Sabang tahun 2018 sebesar 1,75 persen yaitu dari 34.155 jiwa pada tahun 2017 menjadi 34.571 jiwa pada 2018 dengan kepadatan penduduk sekitar 260 jiwa/km<sup>2</sup>. Penduduk Kota Sabang pada tahun

2020 menurut kecamatan, sebanyak 22.739 jiwa tinggal di kecamatan Sukajaya dan sisanya 20.652 jiwa tinggal dikecamatan Sukakarya.

**Tabel 4.3 Jumlah Penduduk di Kota Sabang**

Kecamatan/ Sub Subdistricts	Penduduk/Population			Rasio Jenis Kelamin/Sex Ratio
	Laki-Laki /Male	Perempuan/ Female	Jumlah/ Total	
Sukajaya	11.904	10.896	22.739	104
Sukakarya	10.933	9.749	20.652	102
<b>Total</b>	<b>16.137</b>	<b>15.654</b>	<b>43.391</b>	<b>206</b>

*Sumber : BPS Kota Sabang dalam angka(2021)*

#### 4. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana Transportasi yang terdapat pada angkutan penyeberangan yang ada di pelabuhan Balohan yaitu KMP.BRR,KMP.ACEH HEBAT 2 milik Pemerintah Provinsi Aceh dan dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang Aceh. Adapun karakteristik sarana kapal penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Balohan sebagai berikut :

##### a. KMP.BRR



**Gambar 4.2 KMP. BRR**

*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Aceh 2022*

Berikut data karakteristik KMP.BRR yang mencakup spesifikasi kapal yang ada :

**Tabel 4.4 Ship Particular KMP. BRR**

Karakteristik KMP.BRR	
Nama Kapal	KMP. BRR
Nama Panggilan Kapal/Register	PMRP/Jakarta
G.R.T	911 GRT
N.T	274 GRT
D.W.T	155 T
Panjang seluruhnya	61,30 M
Panjang garis tegak	57,00 M
Data Deck	
Lebar terbesar	13,20 M
Lebar dalam	3,90 M
Sarat air/Draft	2,80 M
Tahun pembangunan	TH. 2008
Dibuat oleh	PT.Dok&Perkapalan KodjaBahari(Persero) Palembang
Bendera	Indonesia
Jenis kapal	Ro-Ro
Area service	Ulee-lheu - Balohan
Data Mesin Induk	
Jumlah	2 buah
Merk	Mitshubishi
Type	S12A2MPTK
HP	1100 X 2 kr/kn
Nomor mesin	26149 (SB), 26150 (PS)

Data Mesin Bantu	
Merk	Perkins
Type	6 TG 2 AM
Daya	64 Kw/124 HP

*Sumber: Dinas Perhubungan Aceh (2022)*

b. KMP.Aceh Hebat 2



**Gambar 4.3 KMP. ACEH HEBAT 2**

*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Aceh 2022*

Berikut data karakteristik KMP.ACEH HEBAT 2 yang mencakup spesifikasi kapal yang ada :

**Tabel 4.5 Ship Particular KMP. ACEH HEBAT 2**

Karakteristik KMP.ACEH HEBAT 2	
Nama Kapal	KMP. ACEH HEBAT
Nama Panggilan Kapal/Register	YDIE2
G.R.T	1186
N.T	356
Panjang seluruhnya	63,75 M
Panjang garis tegak	57,77 M
Data Deck	
Lebar terbesar	13,60 M
Lebar dalam	3,90 M



Sarat air/Draft	2,80 M
Tahun pembangunan	2020
Dibuat oleh	PT.ADILUHUNG SARANASAGERA
Bendera	Indonesia
Jenis kapal	Ro-Ro
Area service	Ulee-lheu - Balohan
<b>Data Mesin Induk</b>	
Jumlah	2 buah
Merk	Mitshubishi
Type	S12R-T2MPTK
HP	1414 X 2 kr/kn
Nomor mesin	19226 KIRI, 19224 KANAN
<b>Data Mesin Bantu</b>	
Merk	Doosan
Type	AD158TIF
Daya	3X 302 Kw

*Sumber: Dinas Perhubungan Aceh (2022)*

#### 5. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan pada pelaksanaan kegiatan angkutan penyeberangan, khususnya pada wilayah kerja Pelabuhan Penyeberangan Balohan yang ada di Kota Sabang.

Adapun karakteristik dan kondisi fasilitas – fasilitas dari Pelabuhan Penyeberangan Balohan tersebut dapat dilihat pada table 4.6 berikut:

**Tabel 4.6 Karakteristik Pelabuhan Balohan**

No	Prasarana Pelabuhan Balohan	Keterangan
<b>A</b>	<b><u>Fasilitas Sisi Laut</u></b>	
1	Dermaga	
	- Jenis Dermaga	Movable Bridge
	- Jumlah	2 Dermaga
	- Kapasitas	15000 GT
2	Mooring Dolphin	2 unit
3	Breasting Dolphin	3 unit
4	Catwalk	66,12 m <sup>2</sup>
5	Talud pelindung lereng	3588,90 m
6	Breakwater	
7	Rambu Suar Laut	1 unit
8	Kedalaman Kolam Pelabuhan	6 m
<b>B</b>	<b><u>Fasilitas Sisi Darat</u></b>	
9	Gedung Operasional	60 m <sup>2</sup>
10	Pos Periksa tiket	80 m <sup>2</sup>
11	Tower air + Instalasi	9 m <sup>2</sup>
12	Sumur bor/deep whell	1 unit
13	Tangki BBM + R.Pompa	4 unit ( 3,70 m <sup>2</sup> x 5,30 m <sup>2</sup> )
14	Gang way	120 m
15	Jalan dan lapangan Parkir	145,80 m
16	Pagar dan pintu	3731 m <sup>2</sup>
17	Terminal taksi	10 m <sup>2</sup> x 14 m <sup>2</sup>
18	Terminal Umum	10 m <sup>2</sup> x 14 m <sup>2</sup>

NO	Prasarana Pelabuhan Balohan	Keterangan	
19	Rambu Suar Darat	6 unit (T45)	
20	Pos Jaga	6 unit (10 m2)	
21	Landscape	9 m2	
22	Mushalla	1 unit (12m x10m)	
23	Drainase	1,00 Unit	
24	Gedung Genset	1 unit	
25	Rumah Dinas	2 unit	
26	Lampu Penerangan	1 Paket	
27	Genset	1 unit	
28	Tempat Whuduk	1 paket	
29	Ruang Tunggu	1 paket	
30	Kantin	1 lokasi	
31	Rambu Lalu Lintas	0	
32	Timbangan	1 Unit	

Sumber: Dinas Perhubungan Aceh (2022)

Adapun kondisi existing di Pelabuhan Balohan dapat dilihat pada gambar berikut :

a. Dermaga

Pelabuhan Penyeberangan Balohan memiliki fasilitas dermaga dengan movable bridge.

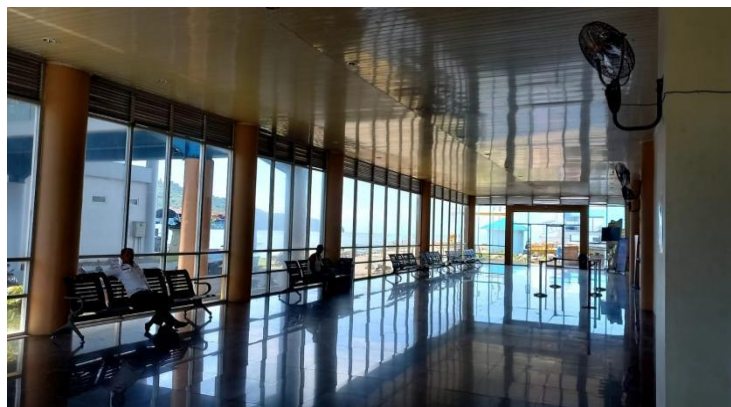


Gambar 4.4 Dermaga dengan Movable Bridge

*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Aceh 2022*

b. Gedung Terminal dan Ruang Tunggu Penumpang

Pemanfaatan ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Balohan belum berfungsi secara optimal dikarenakan penumpang lebih memilih untuk menunggu di depan dermaga, sehingga hal ini dapat membahayakan keselamatan dan keamanan dari penumpang itu sendiri.



Gambar 4.5 Gedung Terminal dan Ruang Tunggu Penumpang

*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Aceh 2022*

c. Lapangan Parkir Siap Muat

Pelabuhan Penyeberangan Balohan memiliki lapangan parkir siap muat yang dibedakan menjadi lapangan parkir siap muat roda dua, roda empat, dan roda enam. Berikut kondisi lapangan parkir siap muat yang berada di Pelabuhan Penyeberangan Balohan



Gambar 4.6 Lapangan Parkir Siap Muat

*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Aceh 2022*

d. Lapangan Parkir Antar Jemput

Pelabuhan Penyeberangan Balohan memiliki lapangan parkir antar jemput yang digunakan untuk tempat parkir sementara pengguna jasa dengan kendaraan yang akan membeli tiket. Berikut kondisi lapangan parkir antar jemput yang berada di Pelabuhan Penyeberangan Balohan.



Gambar 4.7 Lapangan Parkir Antar Jemput

*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Aceh 2022*

#### e. Jembatan Timbang

Pelabuhan Penyeberangan Balohan ini memiliki fasilitas jembatan timbang yang belum beroperasi. Berikut kondisi fasilitas jembatan timbang yang berada di Pelabuhan Penyeberangan Balohan .



Gambar 4.8 Jembatan Timbang

*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Aceh 2022*

#### f. Musholla

Musholla digunakan dengan baik oleh pengguna jasa karena lokasi pelabuhan cukup jauh dengan lokasi ibadah, maka dengan adanya musholla dapat membantu pengguna jasa dalam beribadah sebelum melakukan perjalanan.



Gambar 4.9 Musholla

*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Aceh 2022*

## 6. Instansi Pembina

Instansi pembina transportasi pada tempat penelitian ini adalah Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah I Provinsi Aceh Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Balohan dan Ulee Lheue. Balai Pengelola Transportasi Darat yang langsung dibawah naungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berperan didalam pengelolaan, pelaksanaan dan pengawasan pengelolaan transportasi darat dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis.

## 7. Produktivitas Angkutan

### a. Produktivitas Penumpang dan Kendaraan selama 5 tahun

Berdasarkan data yang di dapatkan dari kantor Balai Pengelola Transportasi Wilayah I Aceh di dapatkan data produktivitas penumpang dan kendaraan selama 5 tahun terakhir

#### 1) Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir.

**Tabel 4.7 Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir**

No	Tahun	Penumpang	Golongan Kendaraan											
			I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	2017	171.404	173	44.486	561	8393	5441	84	1414	101	1483	141	209	-
2	2018	161.290	89	38.657	668	8214	4185	142	1208	280	1424	225	210	-
3	2019	208.265	127	48.200	619	9417	4626	194	1183	76	1254	279	229	-
4	2020	126.464	159	31.269	429	6113	4204	126	856	111	995	224	47	3
5	2021	205.127	12	52.604	461	10.891	6420	245	1081	148	1009	498	136	14
Jumlah		872.550	560	215.216	2738	43.028	24.876	791	5742	716	6165	1367	831	17

Sumber: BPTD Wilayah-I Provinsi Aceh(2022)

2) Produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir.

**Tabel 4.8 Produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir**

No	Tahun	Penumpang	Golongan Kendaraan											
			I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	2017	196.388	212	49.774	599	9.027	4.742	114	1496	115	1369	225	209	-
2	2018	193.251	131	43.772	806	8385	3611	125	1345	15	1172	239	156	-
3	2019	223.435	133	52.799	644	10062	4321	116	1255	50	1112	244	202	-
4	2020	128.209	187	32.520	417	5951	3665	124	820	142	1043	161	36	2
5	2021	183.487	13	50,273	493	9875	8056	154	1202	126	1057	467	123	12
Jumlah		924.770	676	229.138	2959	43.300	24.395	633	6118	448	5753	1336	726	14

Sumber: BPTD Wilayah-I Provinsi Aceh(2022)

b. Produktivitas Penumpang dan kendaraan 30 hari

Berikut ini produktivitas 30 hari penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Balohan :

1) Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama 30 hari

**Tabel 4.9 Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama 30 hari**

No	Tanggal	Penumpang	Trip	Kendaraan Golongan									
				I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	
1	24 April 2022	519	3	-	141	1	47	1	1	-	-	-	
2	25 April 2022	378	2	-	116	-	46	-	3	-	-	-	
3	26 April 2022	466	2	-	135	-	47	3	5	-	-	-	
4	27 April 2022	467	2	1	172	2	60	-	3	-	1	1	
5	28 April 2022	696	3	-	281	1	99	1	1	-	-	3	
6	29 April 2022	717	3	-	254	1	102	3	2	-	-	1	
7	30 April 2022	674	3	-	237	1	71	-	-	-	-	-	
8	01 Mei 2022	546	4	-	224	4	50	-	-	-	-	-	
9	02 Mei 2022	382	2	-	156	4	55	-	-	-	-	-	
10	03 Mei 2022	1068	5	-	336	3	131	1	-	-	-	-	
11	04 Mei 2022	1772	8	-	439	1	236	4	-	-	-	-	
12	05 Mei 2022	1741	6	-	668	2	197	3	-	-	-	-	



No	Tanggal	Penumpang	Trip	Kendaraan Golongan								
				I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
13	06 Mei 2022	1760	6	-	826	2	180	4	-	-	-	-
14	07 Mei 2022	1727	6	-	912	-	182	1	-	-	-	-
15	08 Mei 2022	1761	6	-	861	-	191	2	1	-	-	-
16	09 Mei 2022	1148	6	-	424	2	163	2	-	-	1	-
17	10 Mei 2022	1110	4	-	299	-	117	2	1	-	-	-
18	11 Mei 2022	812	3	-	315	-	105	-	1	-	-	-
19	12 Mei 2022	1000	4	-	266	-	117	3	3	-	-	-
20	13 Mei 2022	1137	4	-	818	4	187	7	-	-	-	-
21	14 Mei 2022	1492	5	-	497	2	146	7	5	-	-	-
22	15 Mei 2022	1157	5	-	304	2	150	4	4	-	-	-
23	16 Mei 2022	1274	5	-	370	-	126	9	3	-	-	-
24	17 Mei 2022	743	3	-	220	-	97	4	-	-	-	-
25	18 Mei 2022	623	3	-	183	-	81	1	3	-	-	-
26	19 Mei 2022	601	3	-	154	-	68	1	-	-	-	-
27	20 Mei 2022	756	3	-	195	1	82	5	4	1	1	-
28	21 Mei 2022	851	4	-	267	1	82	6	3	-	-	-
29	22 Mei 2022	809	4	-	239	2	66	2	3	-	-	-
30	23 Mei 2022	793	4	-	208	-	73	4	4	-	1	-

Sumber : Hasil Analisa Tim PKL Aceh(2022)

2) Produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan selama 30 hari

**Tabel 4.10 Produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan selama 30 hari**

No	Tanggal	Penumpang	Trip	Kendaraan Golongan								
				I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
1	24 April 2022	486	3	-	229	1	32	1	4	-	-	-
2	25 April 2022	352	2	-	142	-	31	2	3	-	-	-
3	26 April 2022	329	2	-	135	2	28	1	3	-	1	1
4	27 April 2022	405	2	-	152	1	34	3	3	-	-	-

No	Tanggal	Penumpang	Trip	Kendaraan Golongan								
				I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
5	28 April 2022	411	3	-	156	-	48	2	3	-	-	-
6	29 April 2022	611	3	-	250	1	65	2	2	-	-	-
7	30 April 2022	669	3	-	241	-	103	1	1	-	-	-
8	01 Mei 2022	870	4	-	289	1	133	5	1	-	-	-
9	02 Mei 2022	548	2	-	110	1	82	-	-	-	-	-
10	03 Mei 2022	1533	6	-	506	-	213	2	-	-	-	-
11	04 Mei 2022	1858	7	-	915	-	175	-	-	-	-	-
12	05 Mei 2022	1612	6	-	705	-	171	5	-	-	-	-
13	06 Mei 2022	1717	6	-	610	2	196	1	-	-	-	-
14	07 Mei 2022	1553	6	-	510	2	207	3	1	-	-	-
15	08 Mei 2022	1578	6	-	558	2	203	4	-	-	-	-
16	09 Mei 2022	1552	6	1	568	1	174	9	2	-	-	-
17	10 Mei 2022	1147	4	-	394	1	996	2	-	-	1	-
18	11 Mei 2022	923	3	1	310	5	99	3	3	-	-	-
19	12 Mei 2022	1041	4	-	345	1	133	5	3	-	-	-
20	13 Mei 2022	1018	4	-	343	5	199	-	3	-	-	-
21	14 Mei 2022	1152	5	11	350	1	108	6	2	-	-	-
22	15 Mei 2022	1490	5	-	410	3	126	9	-	-	-	-
23	16 Mei 2022	1414	5	-	668	4	144	3	7	-	-	-
24	17 Mei 2022	883	3	-	209	-	108	5	2	-	-	-
25	18 Mei 2022	786	3	-	209	-	98	10	1	-	-	-
26	19 Mei 2022	819	3	-	184	3	97	1	5	-	-	-
27	20 Mei 2022	603	3	-	199	1	76	2	1	-	-	-
28	21 Mei 2022	1047	4	-	244	-	79	8	2	1	1	-
29	22 Mei 2022	864	4	-	274	-	67	4	1	1	-	-
30	23 Mei 2022	741	4	-	183	-	62	2	1	-	-	-

Sumber : Hasil Analisa Tim PKL Aceh(2022)

## 8. Jaringan Transportasi Penyeberangan

### a. Lintasan Penyeberangan

Jaringan angkutan Penyeberangan di Pelabuhan Balohan, Provinsi Aceh merupakan angkutan yang alur pelayarannya menggunakan jalur laut sebagai prasarana dalam melakukan kegiatan operasionalnya. Kebutuhan pelayanan angkutan penyeberangan dilayani melalui dermaga kapal penyeberangan dan dermaga kapal cepat. Berikut merupakan peta jaringan trayek dari Ulee-lheu - Balohan.

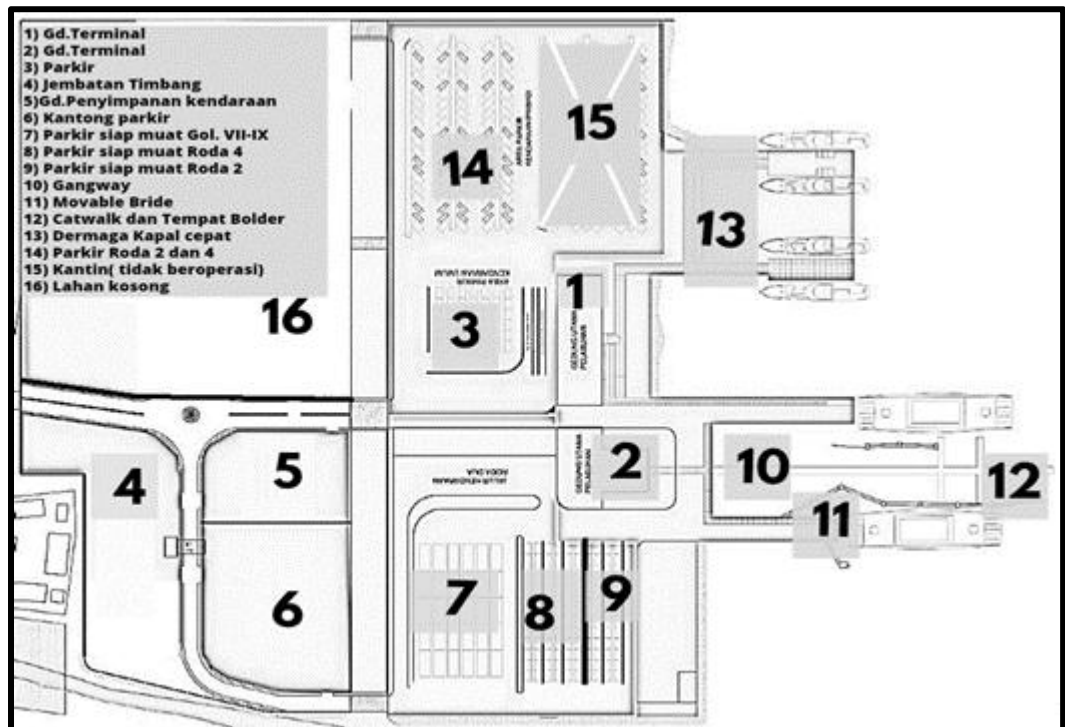


Gambar 4.10 Trayek Pelabuhan Penyeberangan Balohan - Ulee lheu

## B. Hasil Penelitian

### 1. Penyajian Data

Adapun layout eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Balohan menjadi data sekunder untuk melihat kesenjangan yang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan sebagai berikut :



Gambar 4.11 Layout eksisting Pelabuhan Penyeberangan balohan

Sumber : Hasil Analisa Tim PKL Aceh (2022)

### 2. Analisis Data

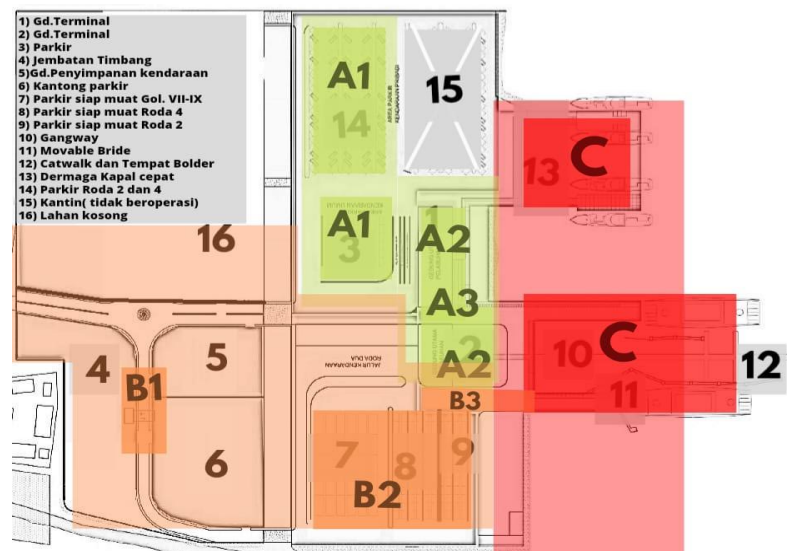
#### a. Analisis Kesenjangan Eksisting Zonasi

Saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Balohan belum menerapkan sistem zonasi yang berlaku yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan. Sehingga terdapat kesenjangan (*gap*) dengan kondisi eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Balohan .

Tabel 4.11 Kesenjangan(*gap analysis*)

No	Kondisi Sesuai Permenhub 91	Kondisi Eksisting	Kesenjangan( <i>gap</i> )
1	Zona A1 area khusus untuk penumpang(loket dan parkir)	Loket penumpang bercampur dengan loket kendaraan	Belum ada penerapan zona
2	Zona A2 area ruang tunggu	Penumpang menunggu di trestle	Tidak ada nya larangan/ketegasan baik dengan rambu ataupun dari petugas
3	Zona A3 area pemeriksaan tiket penumpang	Pemeriksaan tiket dilakukan di ramp door	Tidak adanya zona A3 dikarenakan belum diterapka nya zonasi
4	Zona B1 area jembatan timbang dan toll gate	Belum diaktifkan nya jembatan timbang dan tidak adanya tollgate	Belum adanya fasilitas toll gate dan tidak dioperasikan nya jembatan timbang
5	Zona B2 area parkir siap muat	Di lewati kendaraan yang keluar dari kapal	Terjadinya crossing dengan kendaraan yang siap muat dengan kendaraan yang keluar dari kapal
6	Zona B3 area pemeriksaan tiket kendaraan	Pemeriksaan dilakukan di gerbang trestle	Tidak terjadi kesenjangan
7	Zona C fasilitas vital	Area vital masih banyak dimasuki penumpang	Belum diterapka nya zonasi dan tidak ada larangan petugas/rambu untuk memasuki zona tersebut
8	Zona D1 Area perkantoran	Belum ada area perkantoran	Belum diterapka sistem zonasi
9	Zona D2 Area Komersil terbatas	Belum ada area komersil terbatas	Belum diterapka zonasi
10	Zona E	Belum ada zona E	Belum diterapka nya E-tiketing pada pelabuhan penyeberangan Balohan

Berikut eksisting zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Balohan Kota Sabang Provinsi Aceh yang belum berhasil diterapkan dengan dasar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 tahun 2016 Tentang Sterilisasi di Pelabuhan Penyeberangan karena dipelabuhan penyeberangan Balohan masih banyak penumpang keluar masuk ruang tunggu dan letak warung pedagang yang berada di area *trestle* :



Gambar 4.17 Eksisting Zonasi

1) Zonasi A untuk Orang

Zonasi A sebagaimana dimaksud meliputi:

- a) Zona A1 untuk penempatan loket dan parkir kendaraan dan hanya diperuntukan bagi pengantar/penjemput penumpang (dari pintu gerbang pelabuhan sampai loket).
- b) Zona A2 untuk ruang tunggu dan hanya diperuntukan bagi calon penumpang.
- c) Zona A3 untuk pemeriksaan tiket penumpang dan hanya diperuntukan bagi orang yang akan menyeberang.

2) Zonasi B untuk Kendaraan

Zonasi B sebagaimana dimaksud meliputi:

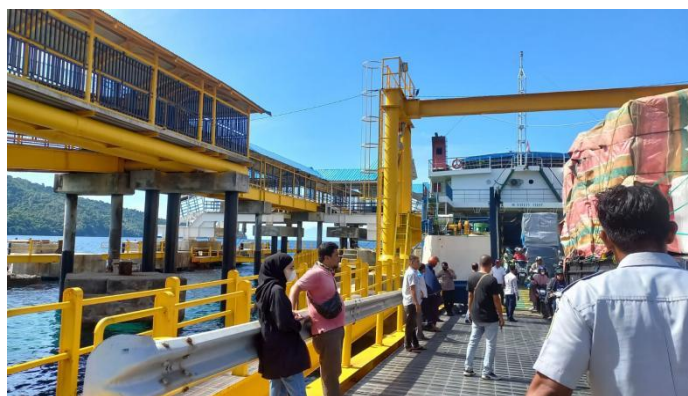
- a) Zona B1 merupakan area pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan *tollgate* bagi kendaraan.
- b) Zona B2 merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket).

- c) Zona B3 merupakan area muat kendaraan siap masuk ke kapal.
- 3) Zonasi C untuk Fasilitas Vital
- Zonasi C sebagaimana dimaksud merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas, antara lain:
- Bunker*
  - Rumah MB dan *Gangway*
  - Hidran air
  - Gardu
  - Tempat *Bolder*.



Gambar 4.12 Loket Penumpang yang bergabung dengan Loket Kendaraan

Sumber : Dokumentasi Tim PKL Aceh(2022)



Gambar 4.13 Kondisi dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Balohan

Sumber : Dokumentasi Tim PKL Aceh(2022)

Dari gambar di samping bisa dilihat jika pengantar/penjemput penumpang bebas memasuki area vital (zona c) yaitu dermaga. Kondisi seperti ini sering terjadi setiap hari di Pelabuhan Penyeberangan Balohan saat bongkar muat. Hal ini dapat menghambat proses bongkar muat dan pola arus keluar masuk kendaraan menuju kapal maupun keluar dari kapal. Karena belum diterapkan sistem zonasi dan sterilisasi Pelabuhan yang membuat kendaraan pengantar maupun penjemput bebas memasuki area ini.



Gambar 4.14 Penumpang yang menunggu tidak pada tempatnya

Sumber : *Dokumentasi Tim PKL Aceh(2022)*

Dari gambar di atas bisa dilihat masih banyak penumpang yang menunggu di sembarang tempat dan tidak pada tempatnya, sehingga menghambat pola arus penumpang menuju ke kapal maupun proses bongkar muat.



Gambar 4.15 Kondisi lapangan parkir di Pelabuhan Penyeberangan Balohan

Sumber : *Dokumentasi Tim PKL Aceh(2022)*



Dari gambar di atas bisa dilihat jika pengantar atau menjemput penumpang tidak parkir pada tempatnya sehingga kendaraan roda 2 dan 4 saling bercampur di area parkir yang sama, sehingga membuat area pelabuhan tidak teratur itu disebabkan karena kurangnya papan rambu yang mengarahkan untuk menuju ke area parkir roda 2 maupun roda 4.



Gambar 4.16 Kondisi lantai atas gedung terminal

Sumber : *Dokumentasi Tim PKL Aceh(2022)*

Dari gambar diatas bisa dilihat kondisi lantai atas gedung terminal yang belum dipakai atau dioperasikan, gedung ini hanya dimanfaatkan sebagai loket kapal cepat di lantai dasar.

b. Analisa Kesenjangan Pola Arus Kendaraan dan Penumpang

Saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Balohan belum menerapkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan sehingga menyebabkan crossing kendaraan dan penumpukan di pintu rampa kapal, perbedaan jalur masuk kendaraan penumpang kapal cepat dengan kapal Ro-Ro yang menyebabkan pola arus yang tidak beraturan sehingga terjadi penumpukan di area yang bukan tempatnya.

Tabel 4.12 Kesenjangan(*gap analysis*)

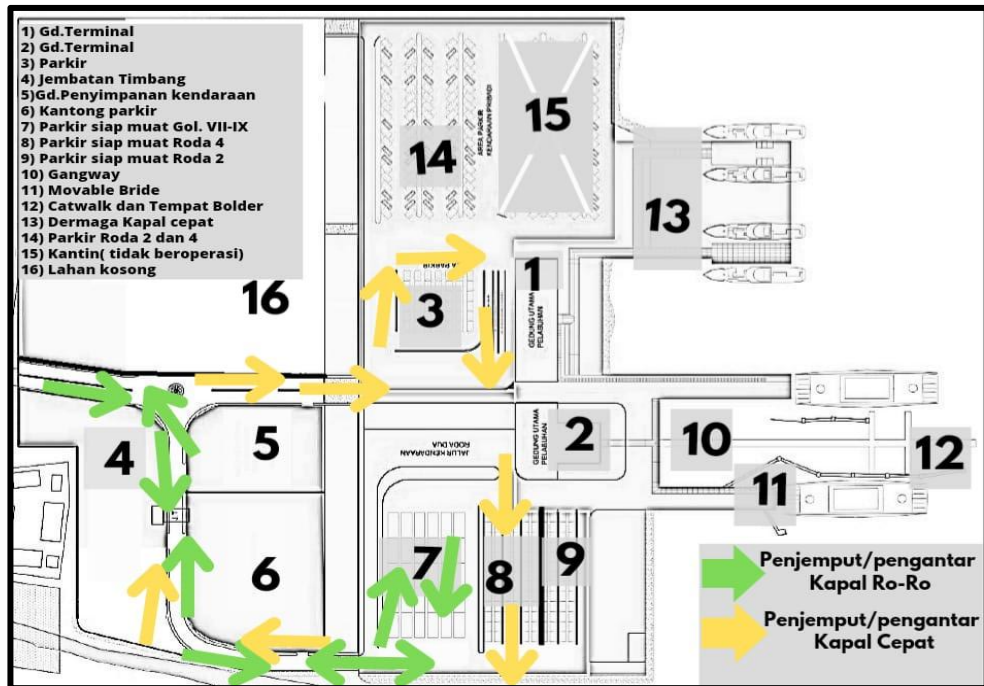
No	Kondisi Sesuai SK DIRJEN	Kondisi Eksisting	Kesenjangan( <i>gap</i> )
1	Penumpang masuk melalui Zona A lalu menuju ke kapal melalui <i>Gangway</i> lalu masuk ke kapal	Penumpang masuk lalu melewati <i>trestle</i> lalu masuk ke kapal melalui <i>ramp door</i>	Tidak diterapkannya manajemen pola arus lalu lintas
2	Penumpang keluar melalui <i>gangway</i> lalu keluar menuju Zona A1 untuk area parkir penjemput lalu keluar	Penumpang keluar melalui <i>ramp door</i> kapal melewati <i>trestle</i> lalu keluar	Tidak diterapkan manajemen pola arus lalu lintas
4	Kendaraan masuk melalui Zona B lalu melewati <i>trestle</i> masuk ke kapal melalui <i>ramp door</i>	Kendaraan masuk menuju area parkir siap muat menuju <i>trestle</i> masuk ke kapal melalui <i>ramp door</i>	Kendaraan yang ingin menyeberang membeli tiket diloket penumpang tidak dengan menggunakan <i>toll gate</i>
5	Kendaraan keluar dari kapal melalui <i>ramp door</i> lalu keluar	Kendaraan keluar dari kapal melalui <i>ramp door</i> melewati <i>trestle</i> lalu keluar melewati parkir siap muat	Kendaraan keluar melewati zona B2 atau area parkir siap muat sehingga terjadi <i>crossing</i> dengan kendaraan yang berada di parkir siap muat

- 1) Dari gambar di bawah bisa dilihat terjadinya *crossing* antar kendaraan yang berada di area parkir siap muat dengan kendaraan yang keluar dari kapal lalu melewati area parkir siap muat roda 4 .



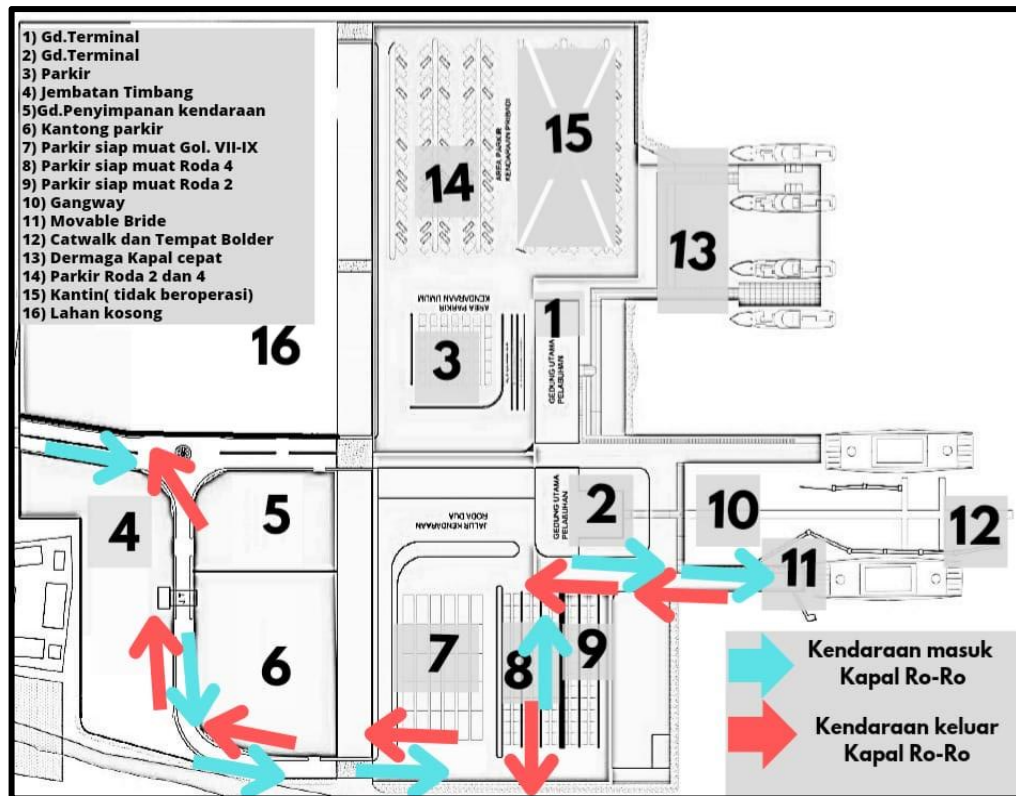
Gambar 4.18 Crossing Kendaraan

Sumber : Dokumentasi Tim PKL Aceh(2022)



Gambar 4.19 Eksisting pola Arus Kendaraan Pengantar/penjemput

Sumber : Hasil Analisa Tim PKL Aceh(2022)



Gambar 4.20 Eksisting Pola Arus Kendaraan ke kapal Ro-Ro

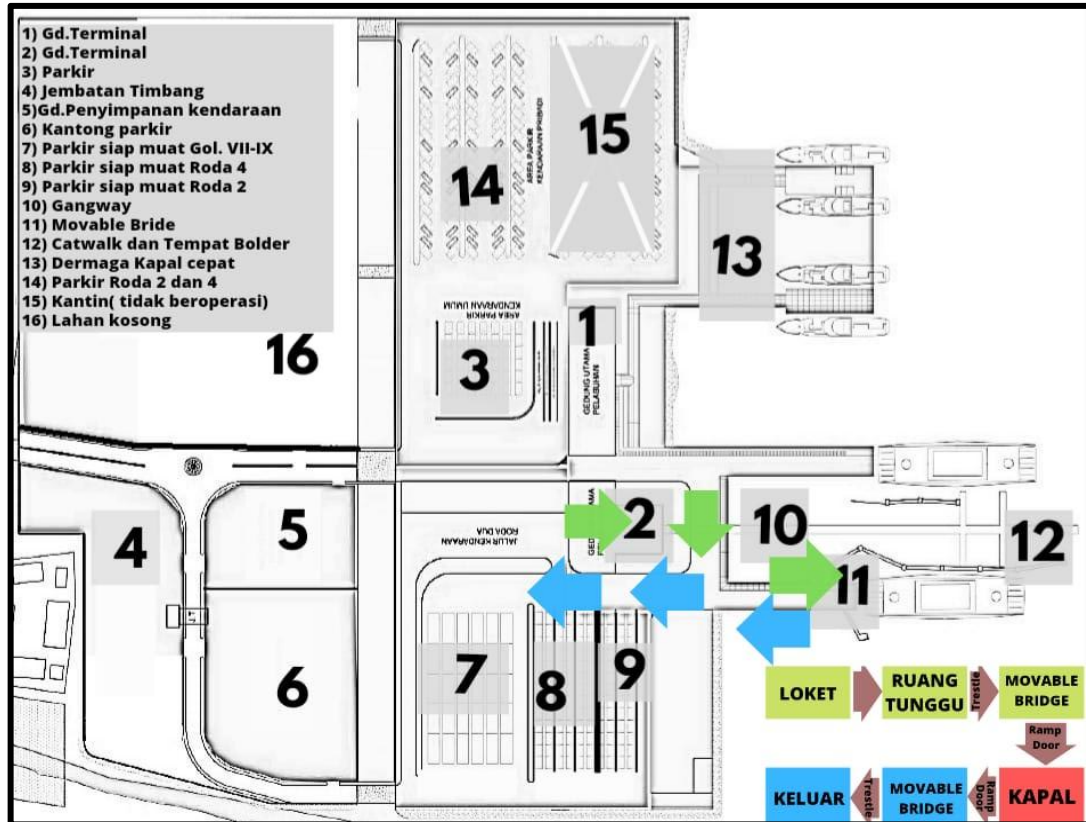
Sumber : Hasil Analisa Tim PKL Aceh(2022)

- 2) Dari gambar dibawah bisa dilihat terjadinya penumpukan penumpang yang keluar di *ramp door* karena penumpang masih keluar dan masuk melalui *ramp door* dan *movable bridge*.



Gambar 4.20 Penumpukan penumpang keluar di movable bridge

Sumber : Dokumentasi Tim PKL Aceh(2022)



Gambar 4.21 Eksisting pola arus penumpang

Sumber : Hasil Analisa Tim PKL Aceh(2022)

### C. Pembahasan

#### 1. Penerapan Sistem Zonasi

Dengan melihat kondisi lapangan yang terjadi saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Balohan, maka perlu adanya penerapan sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan untuk menertibkan kendaraan dan penumpang agar dapat menciptakan suasana yang aman, tertib dan nyaman.

Berikut ini adalah perencanaan sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan :

a) Zona A

1) Zona A1 : Loker dan Parkir Pengantar

Berada di gedung utama terminal yang menjadi tempat untuk pembelian tiket bagi calon penumpang kapal Ro-Ro dan kapal cepat. Area ini menjadi batasan bagi pengantar penumpang kapal dan parkir kendaraan pengantar dan penjemput penumpang (dari pintu gerbang pelabuhan sampai loket)



Gambar 4.22 Zona A1(Loker Penumpang Rencana)

2) Zona A2 :Ruang Tunggu Penumpang

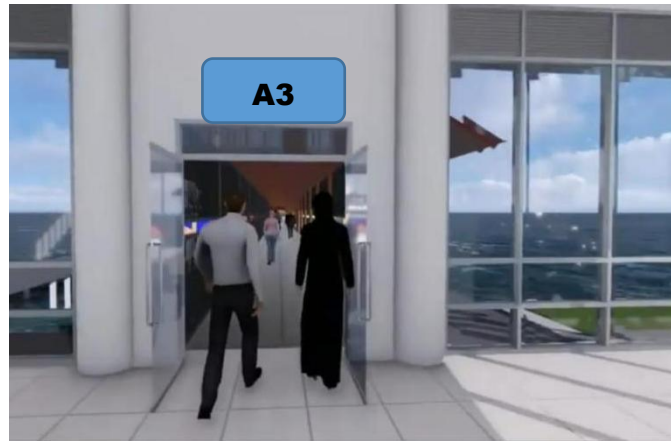
Berfungsi untuk ruang tunggu penumpang yang sudah memiliki tiket naik ke kapal.



Gambar 4.23 Zona A2 (Ruang Tunggu Penumpang Rencana)

### 3) Zona A3

Teruntuk Zona A3 ini menjadi area untuk pengecekan tiket penumpang yang ingin naik ke kapal melalui Gangway.



Gambar 4.24 Zona A3(Pengecekan tiket penumpang naik ke kapal)

### b) Zona B

#### 1) Zona B1 : Tollgate dan Jembatan Timbang

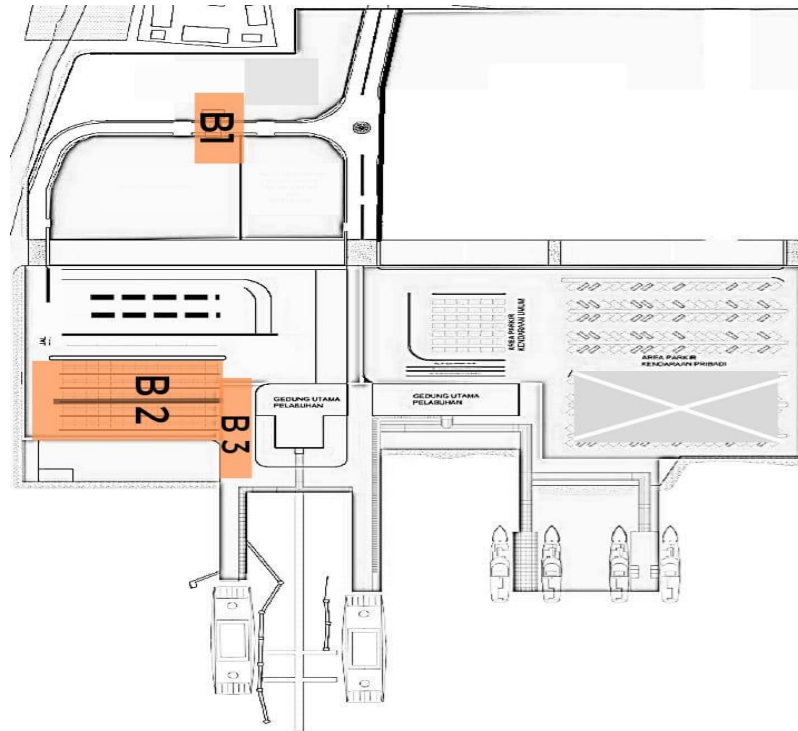
Berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi kendaraan yang akan menyeberang.

#### 2) Zona B2

berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket .

#### 3) Zona B3

berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan.



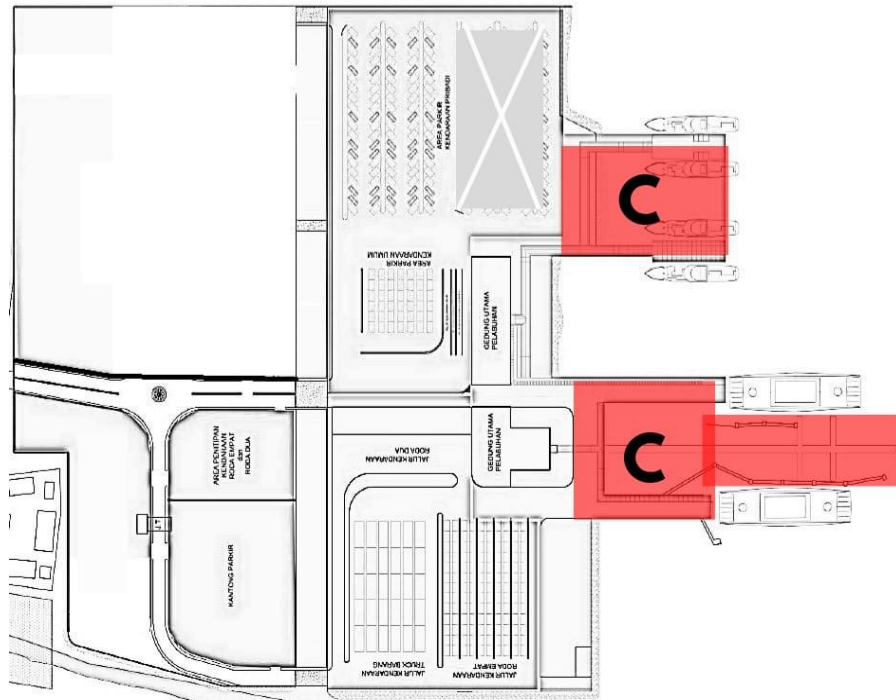
Gambar 4.25 Zona B (Tollgate,jembatan timbang,dan parkir siap muat)

#### c) Zona C

Area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas, antara lain:

- 1) Catwalk : Jalur khusus petugas untuk mengakes bolder yang telah ditentukan di pelabuhan, disaat kapal sandar atau berangkat
- 2) *Bolder* : Tempat khusus untuk mengikat tali tambat kapal pada saat sandar
- 3) Rumah Movable Bridge : Tempat petugas mengoperasikan Movable Bridge disaat kapal sandar





Gambar 4.26 Zona C(Rumah MB,Catwalk,dan tempat bolder)

#### d) Zona D

##### 1) Zona D1 : Perkantoran

Untuk area khusus terbatas yang menjadi perkantoran dan administrasi pelabuhan penyeberangan Balohan sudah memiliki ruangan perkantoran dan administrasi di lantai dasar gedung terminal pelabuhan penyeberangan.

##### 2) Zona D2 : Area khusus terbatas(*mall dll*)

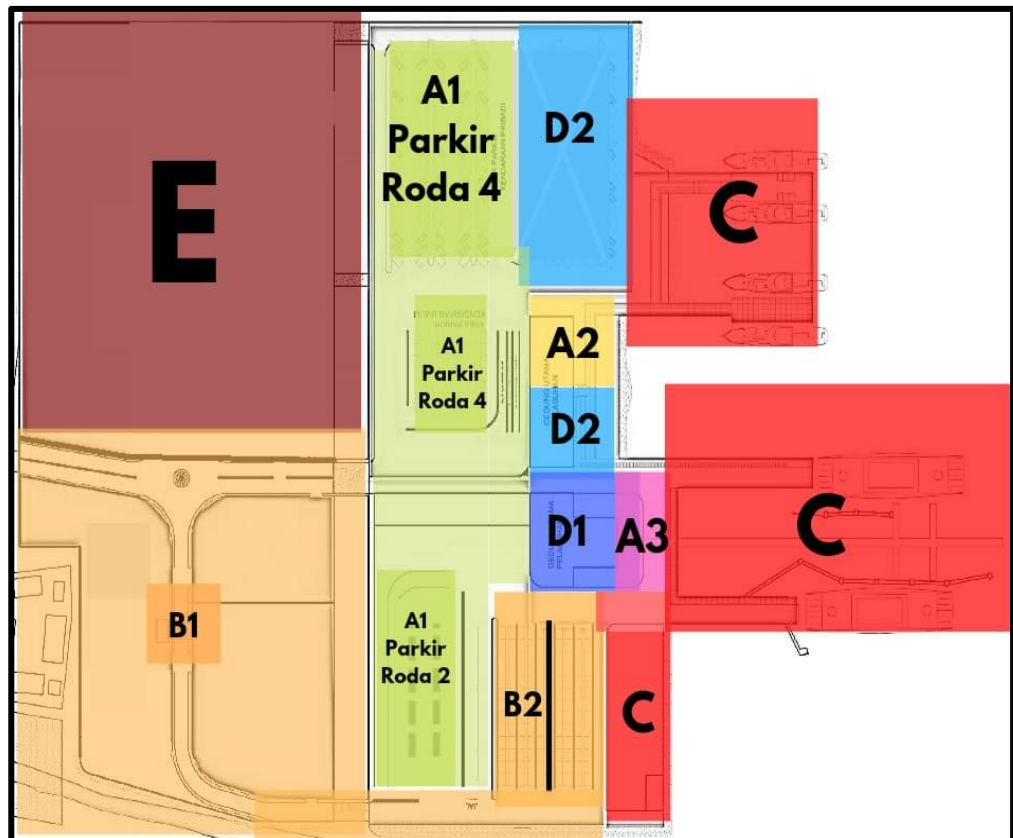
Untuk letak area khusus terbatas zona D2 di pelabuhan penyeberangan Balohan berada di area ruang tunggu penumpang yang sudah memiliki tiket. Dengan tujuan agar penumpang bisa berbelanja dll dalam menunggu keberangkatan kapal .

#### e) Zona E

Yaitu area diluar pelabuhan yang menjadi tempat parkir/penumpukan yang sudah memiliki tiket tetapi belum waktunya berangkat. Untuk penerapan zona e yang berdasarkan peraturan menteri nomor 91 tahun 2021 pelabuhan penyeberangan balohan

belum mampu melakukan penerapan zona e dikarenakan pelabuhan balohan belum menerapkan system e-tiketing.

Berikut ini *layout* pembagian zona di Pelabuhan Penyeberangan Balohan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan yang dapat membuat penumpang tidak keluar masuk ruang tunggu dikarenakan untuk masuk ke ruang tunggu penumpang wajib menunjukkan tiket dan penumpang dapat berbelanja di ruang tunggu karena disediakannya toko pedagang/*area kormesil* untuk penumpang yang sudah memiliki tiket di area ruang tunggu.



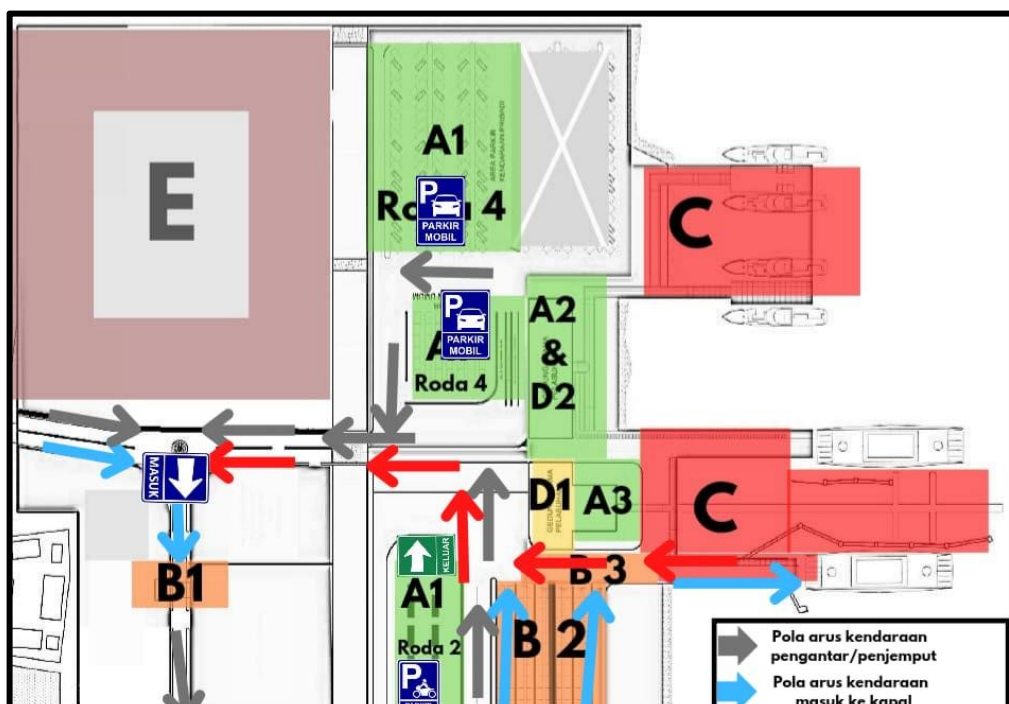
Gambar 4.27 Layout zonasi perencanaan

## 2. Penerapan Pola Arus Kendaraan dan Penumpang

- a) Berikut ini rencana pola arus masuk/keluar kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Balohan berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan :
- 1) Motor dan mobil masuk melewati *tollgate* untuk membeli tiket (zona B1)
  - 2) Bus dan truk yang memiliki muatan menimbang berat muatan dan kendaraan di jembatan timbang kemudian membeli tiket di *tollgate* kendaraan (zona B1)
  - 3) Kendaraan yang telah memiliki tiket menuju ke lapangan antrian siap muat (zona b2)
  - 4) Kendaraan akan diarahkan oleh petugas menuju area siap masuk ke kapal melewati *trestel* kemudian masuk melalui *ramp door* (zona b3)

Sedangkan untuk kendaraan keluar dari kapal :

- 1) Kendaraan keluar dari kapal melalui *ramp door* melewati *trestle*
- 2) Lalu kendaraan keluar dari *trestle* menuju depan gedung terminal menjemput penumpang yang turun dari kapal melalui *gangway* (jika ada penumpang yang menunggu)
- 3) Jika tidak ada penumpang, kendaraan keluar pelabuhan melalui jalan yang telah direncanakan.



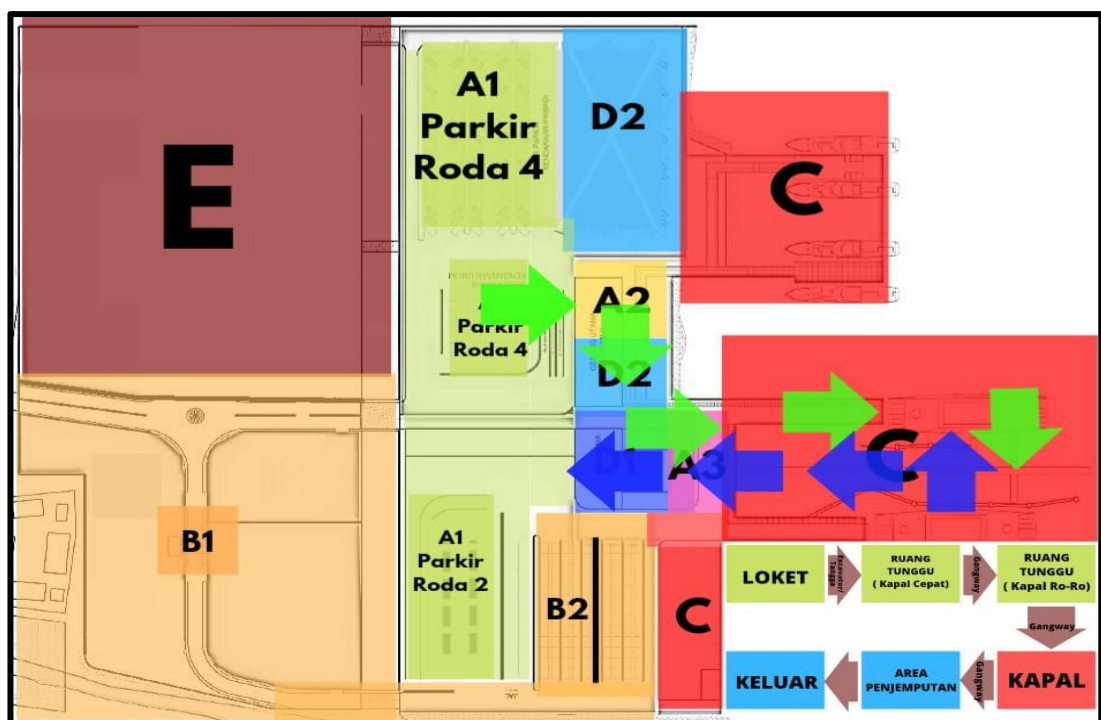
Gambar 4.28 Pola arus kendaraan perencanaan

a) Rencana skema pola arus naik/turun penumpang pelabuhan penyeberangan Balohan:

- 1) Penumpang melakukan pembelian tiket di loket ( A1), penumpang yang memiliki tiket naik *excalator*/tangga.
- 2) Penumpang menunggu keberangkatan diruang tunggu,khusus bagi penumpang kapal ro-ro melewati gangway untuk menuju ke ruang tunggu kapal ro-ro.
- 3) Penumpang melakukan pengecekan tiket ulang dipintu masuk(A3) *gangway* menuju ke kapal

Sedangkan untuk penumpang turun dari kapal :

- 1) Penumpang keluar dari kapal melalui *gangway* menuju area penjemputan penumpang
- 2) Penumpang keluar melalui jalan yang telah ditentukan



Gambar 4.29 Pola arus perencanaan penumpang

## **BAB V PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

1. Dari hasil penelitian kondisi eksisting sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Balohan Kota Sabang Provinsi Aceh belum menerapkan sistem zonasi yang sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.
2. Dari hasil penelitian eksisting Pola Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Balohan Kota Sabang Provinsi Aceh belum menerapkan manajemen pengaturan pola lalu lintas yang berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

### **B. Saran**

1. Menerapkan sistem zonasi serta memanfaatkan fasilitas dan ruangan yang belum berfungsi untuk mendukung penerapan sistem zonasi berdasarkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan agar terwujudnya pelabuhan penyeberangan yang aman, nyaman, tertib, dan lancar
2. Menerapkan manajemen pengaturan lalu lintas dan penambahan fasilitas rambu petunjuk di pelabuhan untuk mendukung pola arus kendaraan yang berada di area pelabuhan yang berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Abubakar, Iskandar Dkk. 2013. *Transportasi Penyeberangan*, Direktur Jendral Perhubungan Darat, Jakarta
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 52. 2004. *Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan pasal (1)*
- Miro,F. 2010. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Padang
- Nasution, M.N. 2008. *Manajemen Transportasi edisi 3*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13. 2014. *Rambu Lalu Lintas*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021. *Zonasi di kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 61. 2009. *Kepelabuhanan*.
- Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: *SK.242/HK.104/DRJD/2010. Manajemen Pola Lalu Lintas*.
- Sugiyono.(2009).*Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif,dan R&D*. Bandung:Alfabeta.
- Sugiyono.(2010).*Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif Kualitatif,dan R&D*. Bandung:Alfabeta.
- Triadmojo, Bambang. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*, Universitas Gadjah Mada,Yogyakarta
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. *Pelayaran*.

**DAFTAR TABEL**

Tabel 2.1 Perbedaan KKW.....	6
Tabel 3.1 Sumber Data.....	16
Tabel 4.1 Pembagian Luas Wilayah per kecamatan.....	21
Tabel 4.2 Batas Administrasi.....	21
Tabel 4.3 Jumlah Penduduk di Kota Sabang .....	22
Tabel 4.4 Ship Particular KMP.BRR.....	23
Tabel 4.5 Ship Particular KMP. ACEH HEBAT 2.....	24
Tabel 4.6 Karakteristik Pelabuhan Balohan.....	25
Tabel 4.7 Produktivitas Keberangkatan penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir.....	31
Tabel 4.8 Produktivitas Kedatangan penumpang dan kendaraan 5 tahun terkahir.....	32
Tabel 4.9 Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan selama 30 hari....	32
Tabel 4.10 Produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan selama 30 hari.....	33
Tabel 4.11 Kesenjangan(gap analysis).....	37
Tabel 4.12 Kesenjangan(gap analysis).....	42



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bagan Alir Pikir.....	15
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Sabang.....	20
Gambar 4.2 KMP.BRR.....	22
Gambar 4.3 KMP. Aceh Hebat 2.....	24
Gambar 4.4 Dermaga dengan Movable Bridge .....	28
Gambar 4.5 Gedung terminal dan ruang tunggu penumpang.....	28
Gambar 4.6 Lapangan parkir siap muat.....	29
Gambar 4.7 Lapangan parkir antar jemput.....	29
Gambar 4.8 Jembatan timbang.....	30
Gambar 4.9 Mushola .....	30
Gambar 4.10 Trayek pelabuhan penyebrangan Baluhan Ulee lheu .....	35
Gambar 4.11 Layout eksisting pelabuhan penyebrangan Balohan.....	36
Gambar 4.12 Locket penumpang yang bergabung dengan locket kendaraan.....	38
Gambar 4.13 Kondisi dermaga di pelabuhan penyebrangan Balohan.....	38
Gambar 4.14 Penumpang yang menunggu tidak pada tempatnya.....	39
Gambar 4.15 Kondisi lapangan parkir di pelabuhan penyebrangan Balohan .....	39
Gambar 4.16 Kondisi lantai atas gedung terminal .....	40
Gambar 4.17 Crossing kendaraan.....	42
Gambar 4.18 Eksisting pola arus kendaraan pengantar/penjemput.....	43
Gambar 4.19 Eksisting pola arus kendaraan ke kapal Ro-RO.....	44
Gambar 4.20 Penumpukan penumpang keluar di Movable Bridge.....	44
Gambar 4.21 Skema eksisting pola arus penumpang .....	45
Gambar 4.22 Zona A1( locket penumpang rencana).....	46
Gambar 4.23 Zona A2 (ruang tunggu penumpang rencana).....	46
Gambar 4.24 Zona A3 (pengecekan tiket penumpang naik ke kapal).....	47
Gambar 4.25 Zona BT (Tollgate,jembatan timbang dan parkir siap muat).....	48
Gambar 4.26 Zona C (Rumah MB,catwalk dan tempat bolder).....	49
Gambar 4.27 Layout zonasi perencanaan .....	50
Gambar 4.28 Pola arus kendaraan perencanaan.....	51
Gambar 4.29 Skema pola arus perencanaan penumpang.....	52

