

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam keberhasilan pembangunan suatu daerah. Adapun peranan transportasi lainnya yaitu sebagai jembatan yang menghubungkan antara suatu daerah dengan daerah yang lainnya. Kebutuhan akan transportasi dari berbagai daerah di Indonesia sangat berperan besar, hal itu disebabkan karena adanya interaksi yang berlangsung secara terus menerus antara aktivitas manusia baik dalam segi ekonomi, sosial maupun budaya.

Pelabuhan Merak merupakan pelabuhan yang di kelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Merak dan dalam pengawasan BPTD wilayah VIII Banten. Pelabuhan Penyeberangan Merak sangat diperlukan dalam menunjang pengangkutan hasil - hasil pertanian, perkebunan, material bangunan, pariwisata serta menciptakan lalu lintas angkutan orang, barang dan kendaraan baik yang menuju ke Pulau Jawa ataupun Pulau Sumatra, oleh karena itu pelabuhan ini di sebut sebagai pintu gerbang yang menjembatani Pulau Jawa dan Sumatra. Dengan banyaknya aktivitas penyeberangan yang terjadi di pelabuhan ini harus di imbangi dengan pembagian zona agar terciptanya kelancaran dan kenyamanan di Pelabuhan Penyeberangan Merak.. Keadaan saat ini Pelabuhan Penyeberangan Merak masih menggunakan peraturan yang lama dimana belum tersedianya zona D sebagai area khusus terbatas dan Zona E sebagai *buffer zone*, belum tersedianya zona E ini menimbulkan permasalahan dimana sering terjadinya penumpukan kendaraan yang berada di depan areal pelabuhan tidak hanya itu, belum tersedianya zona D2 sebagai areal komersial membuat para pedagang menjajakan dagangannya tidak pada tempatnya dimana mereka menjajakan dagangannya di lapangan parkir kendaraan siap muat hal ini sangat mengganggu kelancaran dan kenyamanan di area Pelabuhan Penyeberangan Merak.

Pada kondisi saat ini memang sudah menerapkan manajemen lalu lintas baik kendaraan maupun penumpang akan tetapi masih banyak kekurangan di dalamnya. Dimana pada persimpangan jalan keluar dermaga 1 dan jalan keluar dari dermaga 6 ini mengalami pertemuan kendaraan atau *crossing* yang menyebabkan penumpukan kendaraan yang menimbulkan kemacetan. Tidak hanya itu *crossing* terjadi di dua titik yang lain yaitu pada samping Gedung LPS dan pada pintu keluar dermaga 4. Pejalan kaki melewati jalan yang semestinya bukan diperuntukkan untuk pejalan kaki, hal ini membuat kurangnya kenyamanan dan kelancaran bagi penumpang di area Pelabuhan Penyeberangan Merak.



Gambar 1. 1 Penumpang yang melewati jalan yang bukan semestina

Sumber : dokumentasi tim PKL Banten 2022

Berdasarkan permasalahan di atas di harapkan PT. ASDP Ferry Indonesia selaku pengelola pelabuhan untuk segera beralih pada sistem zonasi yang sesuai dengan PM 91 Tahun 2021 dimana terdapat banyak perbedaan di banding peraturan yang lama. Menurut peraturan terbaru ini sistem zonasi dibagi menjadi Zona A, Zona B, Zona C, Zona D, Zona E dimana terdapat penambahan Zona E sebagai zona kantong parkir kendaraan yang sudah mempunyai tiket namun belum waktunya muat kapal, hal ini guna mengurangi penumpukan kendaraan dan memperlancar pola arus di Pelabuhan Merak.

Kelancaran pergerakan lalu lintas yang ada pada suatu pelabuhan menunjukkan keberhasilan kinerja suatu pelabuhan dalam mengatur dan mengolah operasional pelabuhan untuk menjadi lebih baik didalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis menganalisis lebih lanjut dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul penelitian **“EVALUASI SISTEM ZONASI, DAN POLA ARUS PELABUHAN MERAK PROVINSI BANTEN”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan latar belakang, rumusan masalah yang di analisis lebih lanjut dalam penelitian ini diantaranya :

1. Apakah Sistem Zonasi yang di terapkan di Pelabuhan Merak telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan penyeberangan ?
2. Bagaimana pengaturan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak agar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan penyeberangan ?
3. Apakah penerapan pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Merak telah sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun Penelitian yang dilakukan bertujuan untuk :

1. Mengetahui apakah Pelabuhan Penyeberangan Merak telah menerapkan sistem Zonasi berdasarkan PM nomor 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan penyeberangan ?
2. Mengetahui pengaturan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak agar dapat sesuai dengan PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan penyeberangan.

3. Mengetahui apakah Pelabuhan Penyeberangan Merak telah menerapkan pola arus lalu lintas kendaraan menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun Penelitian yang dilakukan diharapkan dapat memberikan manfaat atau faedah antara lain:

A. Bagi Taruna

1. Untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan Program Diploma III MTPD
2. Untuk menambah wawasan dan pengalaman dalam bidang pengelolaan angkutan penyeberangan.

B. Bagi Instansi Terkait

1. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VII Provinsi Banten.

Hasil Penelitian di harapkan dapat memberi masukan kepada Satuan Kerja BPTD Wilayah VIII dalam hal pengawasan terhadap keselamatan angkutan penyeberangan Merak - Bakauheni

2. Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang. Hasil Penelitian di harapkan dapat menjadi bahan ajar dan refrensi akademik di kampus Politeknik Transportasi SDP Palembang kedepan nya.

3. Pihak Swasta (Operasional Kapal).

Hasil Penelitian ini di harapkan dapat menjadi acuan bagi pihak swasta atau operasional kapal agar dapat meningkatkan kualitas pelayanan terhadap penumpang maupun meningkatkan sarana dan prasarana nya.

4. Pengguna Jasa Angkutan Penyeberangan.

Dengan adanya hasil penelitian dan peningkatan pelayanan pelabuhan dan angkutan penyeberangan, diharapkan pengguna jasa dapat merasakan manfaat dari fasilitas seperti Ruang Tunggu, Sistem, dan Lapangan Parkir Siap Muat.

1.5 Ruang Lingkup

Untuk membatasi pembahasan pada penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dan agar tidak menyimpang dari sasaran yang diinginkan, maka dibatasi ruang lingkup penelitian ini hanya pada fasilitas daratan yang memiliki ruang lingkup sebagai berikut:

1) Lokasi penelitian

hanya di Pelabuhan penyeberangan Merak kota Cilegon Provinsi Banten

2) Objek yang diteliti dan dievaluasi ialah

- a. penerapan sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 91 tahun 2021
- b. Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang di Pelabuhan penyeberangan Merak
- c. Rambu serta penunjuk informasi tentang zona

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

Penelitian yang di laksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Jepara harus memiliki dasar hukum yang jelas. Berikut dasar hukum yang digunakan adalah :

2.1.1 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.

2.1.2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan:

1) Pasal 2

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

2) Pasal 3 ayat (1)

Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi:

- a. Zonasi A, untuk orang;
- b. Zonasi B, untuk Kendaraan;
- c. Zonasi C, untuk fasilitas vital;

- d. Zonasi D, untuk daerah khusus terbatas; dan
- e. Zonasi E, untuk kantong parkir di luar Pelabuhan Penyeberangan bagi Kendaraan yang akan menyeberang.

3) 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 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) 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 D 1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran;
- 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.

8) Pasal 5 ayat (1)

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

9) Pasal 5 ayat (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

2.1.3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas, dijelaskan bahwa pada :

a. Pasal 1 angka 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 3

Rambu lalu lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas :

- 1) Rambu peringatan
- 2) Rambu larangan
- 3) Rambu perintah
- 4) Rambu petunjuk

c. P

asal 7 ayat (1)

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

d. P

asal 11 ayat (1)

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

e. P

asal 15 ayat (1)

Rambu perintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.

f. P

asal 18 ayat (1)

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

2.1.4 Peraturan Menteri Perhubungan No 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas

a. Pasal 4 ayat 1

Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan cara:

- 1) Penetapan prioritas angkutan massal
- 2) Pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki
- 3) Pemberian kemudahan bagi penyandang cacat
- 4) Pemisahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas
- 5) Pemanduan berbagai moda angkutan
- 6) Pengendalian lalu lintas pada persimpangan
- 7) Pengendalian lalu lintas pada ruas jalan, dan/atau
- 8) Perlindungan terhadap lingkungan

b. Pada Lampiran Bab IV Tertulis bahwa:

- 1) Perekayasaan meliputi pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan.
- 2) Perlengkapan jalan yang terkait langsung dengan pengguna jalan meliputi:
 - i. Alat pemberi isyarat lalu lintas
 - ii. Rambu lalu lintas
 - iii. Marka jalan
 - iv. Alat penerangan jalan

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

- 1) dengan kecepatan tidak melebihi 8 (delapan) km per jam.
- 2) Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan dan di lintasan.
- 3) Otoritas Pelabuhan Yang Digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan yang selanjutnya disebut OPAP adalah unit kerja pemerintah di pelabuhan yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
- 4) Unit Pelaksana Teknis (UPT) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- 5) Operator Pelabuhan adalah Badan Usaha Pelabuhan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan yang mengusahakan jasa pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan. Sedangkan Operator Kapal adalah Badan Hukum Indonesia yang kegiatannya mengusahakan kapal yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.

2.2 Landasan Teori

Agar dalam pembahasan penelitian tidak terjadi kekeliruan dalam membahas masalah maka perlu adanya teori-teori yang ada hubungannya dengan objek penelitian. Adapun teor –teori yang akan dibahas sebagai berikut:

1.

ransportasi

Menurut Fidel Miro (2013), transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakka, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari

T

suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

2. A
 angkutan Penyeberangan

Menurut Nasution 2004, angkutan penyeberangan merupakan bagian dari angkutan jalan raya. Angkutan jalan raya merupakan transportasi yang sangat fleksibel. Artinya, prasarana yang ada dapat melayani berbagai tingkatan “demand” serta dapat dilalui setiap saat.

3. P
 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 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. P

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. P

pelabuhan Khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

4. Kapal Penyeberangan

Kapal penyeberangan sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri, kapal penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas tiga :

- 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 dan lain-lain (Abubakar, *et.al*, 2013:29-31).

5. Zonasi

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

6. Pola lalu lintas angkutan penyeberangan

Menurut Abubakar (2013), dalam buku yang berjudul *Transportasi Penyeberangan*, 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 ke pelabuhan.
- 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.

7. Rambu Lalu Lintas

Rambu lalu lintas adalah bagian dari perlengkapan jalan yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan di antaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pemakai jalan.

8. Evaluasi

Menurut kamus besar bahasa Indonesia arti dari kata evaluasi adalah penilaian. Evaluasi adalah suatu proses untuk menyediakan informasi tentang sejauh mana suatu kegiatan tertentu telah dicapai, bagaimana perbedaan pencapaian itu dengan suatu standar tertentu untuk mengetahui apakah ada selisih di antara keduanya, serta bagaimana manfaat yang telah dikerjakan itu bila dibandingkan dengan harapan – harapan yang ingin diperoleh (Umar, 2005)

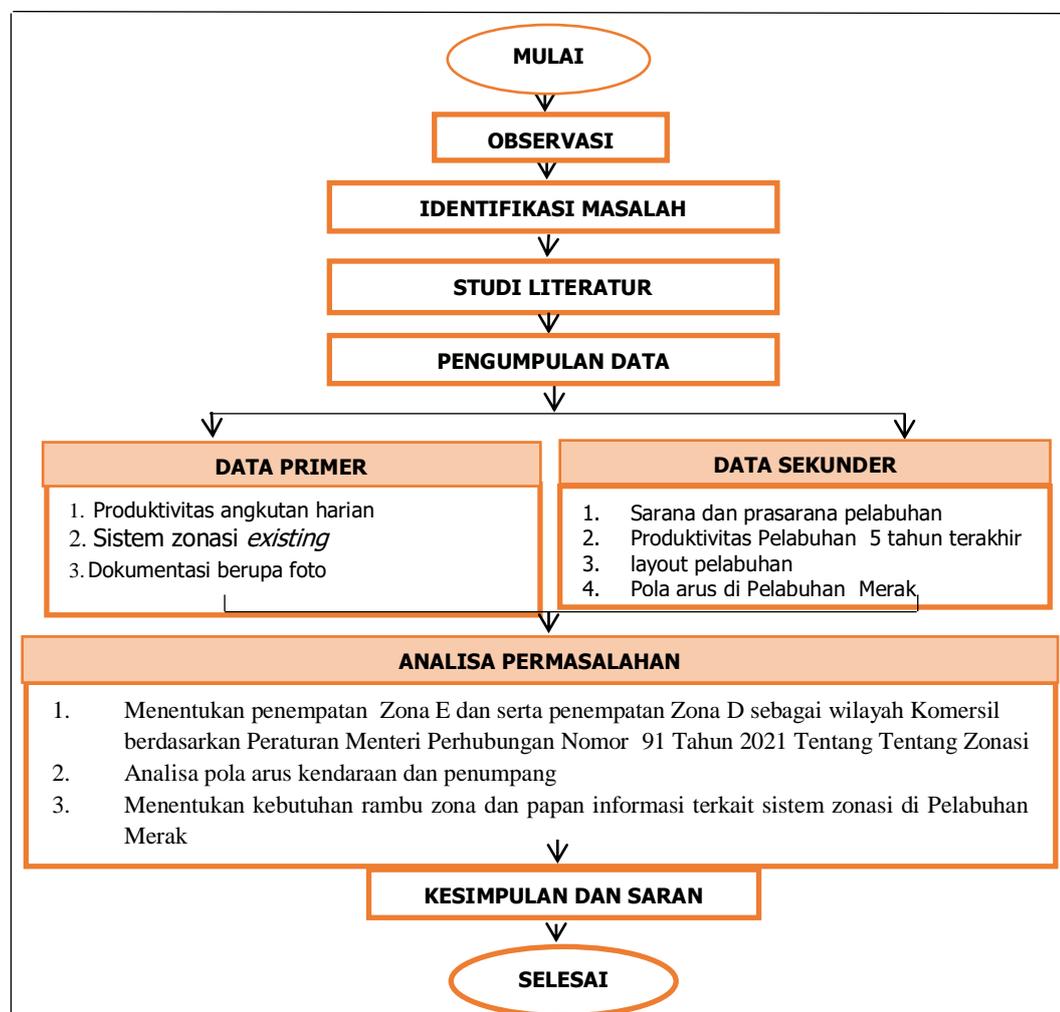
9. Marka Jalan

Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Alur Pikir

Bagian yang paling penting dalam sebuah penelitian adalah rangka alur pemikiran, dimana proses penelitian dapat dilihat dan dipahami pada gambar alur pemikiran dari mulai awal penelitian sampai pada akhir penelitian selesai. Berikut dapat dilihat bagan alur pemikiran penelitian seperti di bawah ini :



Gambar 3.1 bagan alur pikir

Sumber : Tim PKL merak, 2022

3.2 Metode Pengumpulan Data

Metode Pengumpulan Data ini bertujuan untuk memudahkan di dalam penulisan serta mempermudah di dalam pemahaman isi dari Kertas Kerja Wajib. Metode Pengumpulan Data yang digunakan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

3.2.1 Data Primer

Adalah data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh peneliti langsung dari objeknya. penulis menggunakan metode sebagai berikut:

a. Metode Observasi

Observasi merupakan kegiatan mengadakan pengamatan secara langsung pada objek yang diteliti yang berguna untuk mendapatkan gambaran yang tepat mengenai objek pengamatan dan permasalahan yang ada. Observasi yang dilakukan di fokuskan pada kondisi saat kegiatan operasional Pelabuhan.

Data yang didapat dari metode observasi yaitu

1. ketersediaan lahan di luar Pelabuhan Merak untuk alokasi Zona E dan D
2. ketersediaan rambu zona dan papan informasi tentang zonasi di Pelabuhan Merak
3. Sistem zona *existing* di Pelabuhan Penyeberangan Merak

b. Metode Perhitungan

Metode Perhitungan adalah metode yang digunakan surveyor menghitung jumlah objek dalam kurun waktu tertentu dengan menggunakan alat bantu ataupun dengan bantuan garis turus. Data yang diperoleh berupa data kuantitatif yang akurat yaitu :

1. Survei Produktivitas Harian

Menghitung produktivitas pelabuhan per hari Menghitung produktivitas kapal per hari, survey ini dilakukan selama 14 hari, dimana lintasan yang menjadi objek penelitian yaitu lintasan Merak – Bakauheni mulai tanggal 8 April 2022- 21 April 2022

3.2.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang sudah ada dan diperoleh dari instansi yang terkait dengan obyek penelitian, dimana data ini di analisa dan di rekapitulasi sehingga menjadi data yang valid. Berikut cara yang digunakan untuk mengumpulkan data sekunder yaitu

A. Metode Kepustakaan

Yaitu dengan mempelajari teori literatur dan modul perkuliahan yang berhubungan dengan masalah yang akan di bahas dan diteliti sebagai landasan teori atau acuan dalam menganalisa maupun pemecahan masalah

B. 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:

Kantor BPTD Wilayah VIII Provinsi Banten

Adapun data yang didapat dari Kantor BPTD Wilayah VIII Provinsi Banten ialah

- a. daftar sarana dan prasarana Pelabuhan Merak
- b. lay out pelabuhan
- c. Produktitas kendaraan selama 5 tahun terakhir

3.3 Metode Analisis

3.3.1 Analisa Penerapan Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan

Dengan menetapkan dan melakukan pembagian batas-batasan wilayah yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan. Berikut ini Analisa penerapan sistem zonasi yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 yaitu

1. Zonasi A untuk Orang

Zonasi A sebagaimana dimaksud meliputi:

- a. Zona A1 untuk penempatan loket dan parkir kendaraan dan hanya di peruntukan bagi pengantar/penjemput penumpang (dari pintu gerbang pelabuhan sampai loket).
- b. Zona A2 untuk ruang tunggu dan hanya di peruntukan bagi calon penumpang.
- c. Zona A3 untuk pemeriksaan tiket penumpang dan hanya di peruntukan 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 *toll gate* 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

Zona C sebagaimana dimaksud merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas, antara lain:

- a. *Bunker*
- b. Rumah MB dan *Gangway*
- c. *Hidran* air
- d. Gardu Listrik / *Genset*
- e. Tempat *Bolder*

4. Zonasi D

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

5. Zona E untuk wilayah parkir

Zona merupakan area parkir untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan.

3.3.2 Analisis Pola Arus Lalu Lintas

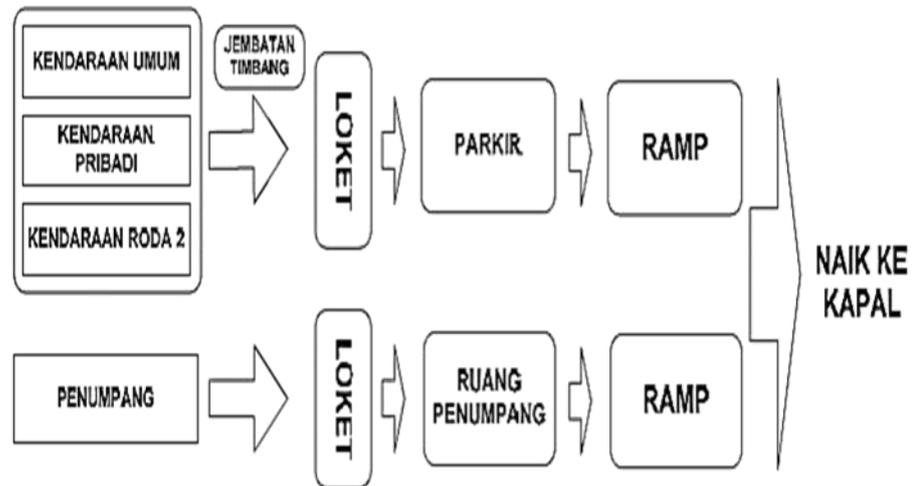
Yaitu dengan mendapatkan kondisi eksisting pola arus penumpang dan kendaraan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Kendari. Kondisi tersebut akan disesuaikan dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Analisis Kebutuhan Peralatan dan Perlengkapan. Berikut ini analisa pola arus lalu lintas kendaraan yang sesuai dengan keputusan :

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



- a. *Ramp* : Setelah keluar dari kapal maka penumpang dan kendaraan di pisah melalui jalan yang telah ditentukan masing-masing.
 - b. Jalur keluar kendaraan merupakan jalur yang telah ditentukan di pelabuhan, jalur tersebut sampai dengan pintu keluar pelabuhan.
 - c. *Gangway* : Merupakan jalur khusus penumpang yang telah ditentukan di pelabuhan, dimana *gangway* tersebut menuju keluar pelabuhan.
2. Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang naik ke kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 yaitu :

Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat naik ke kapal adalah sebagai berikut:



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

3.3.3 Analisa Kebutuhan Rambu Lalu Lintas Pendukung Sistem Zonasi di Pelabuhan penyeberangan Merak

Analisa kebutuhan rambu lalu lintas sistem zonasi untuk kelancaran, ketertiban dan teraturnya pelabuhan perlu penambahan rambu darat untuk

menduku Berikut ini analisa kebutuhan rambu lalu lintas pendukung sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas yaitu :

1. Rambu peringatan digunakan untuk memberikan peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.
2. Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan.
3. Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.
4. Rambu petunjuk digunakan untuk memandu Pengguna Jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada Pengguna Jalan.

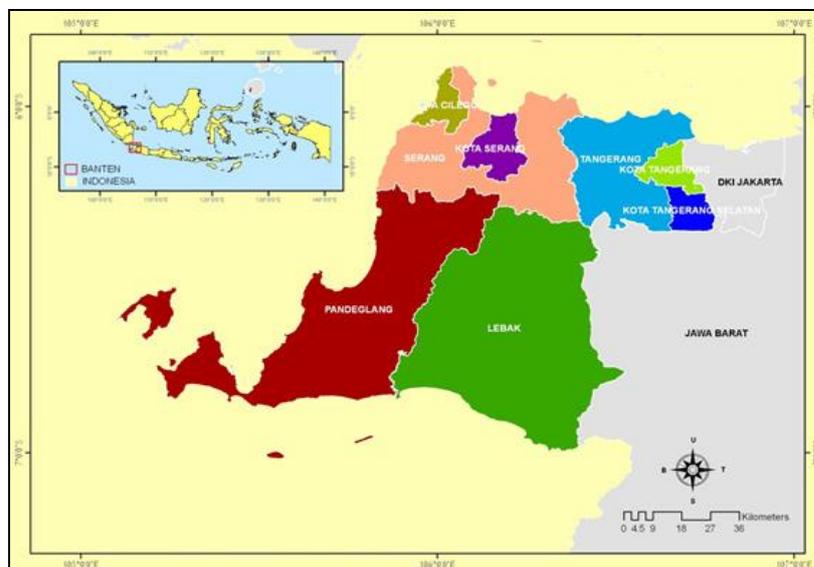
BAB IV

OBJEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Letak Geografis

Provinsi Banten merupakan salah satu provinsi yang terdapat di Indonesia. Wilayah Banten terletak di antara $5^{\circ}7'50''$ - $7^{\circ}1'11''$ Lintang Selatan dan $105^{\circ}1'11''$ - $106^{\circ}7'12''$ Bujur Timur, Provinsi ini adalah provinsi paling barat di Jawa. Provinsi ini pernah menjadi bagian dari provinsi Jawa Barat, tetapi provinsi ini menjadi wilayah pemekaran sejak tahun 2000, dengan keputusan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2000. Ibukota dan pusat pemerintahannya berada di Kota Serang.



Gambar 4.1 Peta Provinsi Banten

Sumber: *Banteni Dalam Angka, 2022*

a. Batas Administrasi

Batas administrasi wilayah Provinsi Banten sebagai berikut:

- 1) Sebelah Utara : Laut Jawa
- 2) Sebelah Timur : Daerah Khusus Ibukota Jakarta
- 3) Sebelah Selatan : Samudera Hindia
- 4) Sebelah Barat : Selat Sunda

Secara administrasi Provinsi Banten terdiri atas 4 kota, 4 kabupaten, 154 kecamatan, 262 kelurahan, dan 1.238 desa Provinsi Banten terletak di Barat Pulau Jawa. Provinsi Banten memiliki Luas wilayah yaitu 9.160,70 km².

b. Kependudukan

Penduduk Banten tahun 2021 berdasarkan hasil Proyeksi Penduduk interim 2020-2021 (pertengahan tahun/Juni) mencapai 12.061.475 jiwa. yang terdiri atas 6.147.144 jiwa penduduk laki-laki dan 5.914.331 jiwa penduduk perempuan sedangkan laju pertumbuhan penduduk per tahun 2020-2021 sebesar 1,76 persen. Kepadatan penduduk di Provinsi Banten tahun 2021 mencapai 1.248 jiwa/km². Kepadatan Penduduk di delapan kabupaten/ kota cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kota Tangerang dengan kepadatan sebesar 12.421 jiwa/km² dan terendah di Kabupaten Lebak sebesar 411 jiwa/km².

Tabel 4.1 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk, Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Banten Tahun 2020 dan 2021

Kabupaten/Kota	Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk Per Tahun (%)		
		2020	2021	2010-2020
Pandeglang	1.272.687	1.288.314	0,99	1,64
Lebak	1.386.793	1.407.857	1,38	2,03
Tangerang	3.245.619	3.293.533	1,32	1,97
Serang	1.622.630	1.647.790	1,42	2,07
Tangerang	1.895.486	1.911.914	0,51	1,16
Cilegon	434.896	441.761	1,46	2,11
Serang	692.101	704.618	1,76	2,42
Tangerang Selatan	1.354.350	1.365.688	0,47	1,12
Provinsi Banten	11.904.562	12.061.475	1,10	1,76

Sumber: Banteni Dalam Angka, 2022

4.2 Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

1. Sarana

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi. Kapal tersebut melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Adapun kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak dan dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Merak yang diambil sebagai sampel tata cara pengangkutan kendaraan di atas kapal adalah sebagai berikut :

1. Ship Particular KMP. Rishel
2. Ship Particular KMP. Nusa Mulia
3. Ship Particular KMP. Portlink V



Gambar 4.2 KMP. RISHEL

Sumber : Hasil Dkumentasi Tim PKL Merak 2022

Tabel 4.2 karakteristik KMP. RISHEL

KARAKTERISTIK KMP. RISHEL
DATA DECK:

Nama Kapal	KMP. RISHEL
Nama Panggilan Kapal/Register	YCBY2
G.R.T	6.747 GRT
Panjang seluruhnya	106,258 M
Panjang garis tegak	99,20 M
DATA DECK	
Lebar terbesar	20,40 M
Lebar dalam	6,50M
Sarat air/Draft	4,2M
Tahun pembangunan	TH. 2017
Dibuat oleh	PT. Surya Timur Line
Bendera	Indonesia
Jenis kapal	Ro-Ro
Area service	Merak – Bakauheni
DATA MESIN INDUK	
Jumlah	2 buah
Merk	Ningbo C.S.I G300
DATA MESIN BANTU	
Jumlah	2 buah
Merk	Weichai

Sumber: shipparticular SATPEL Merak



Gambar 4.3 KMP. NUSA MULIA
 Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Merak 2022

Tabel 4.3 karakteristik KMP. NUSA MULIA

KARAKTERISTIK KMP. NUSA MULIA	
DATA DECK:	
Nama Kapal	KMP. NUSA MULIA
Nama Panggilan Kapal/Register	YEZL
G.R.T	5.837 GRT
Panjang seluruhnya	114,85 M
Panjang garis tegak	103,40 M
DATA DECK	
Lebar terbesar	17,40 M
Lebar dalam	5.70 M
Sarat air/Draft	5.30 M
Tahun pembangunan	TH. 1979
Dibuat oleh	PT. Putera Master Sarana Penyeberangan
Bendera	Indonesia
Jenis kapal	Ro-Ro
Area service	Merak – Bakauheni
DATA MESIN INDUK	
Jumlah	2 buah
Merk	MAK
DATA MESIN BANTU	
Jumlah	2 buah
Merk	MAK

Sumber: shipparticular SATPEL Merak



Gambar 4.4 KMP. PORTLINK V

Sumber : Hasil Dkumentasi Tim PKL Merak 2022

Tabel 4.4 karakteristik KMP. PORTLINK V

KARAKTERISTIK KMP. PORTLINK V	
DATA DECK:	
Nama Kapal	KMP. PORTLINK V
Nama Panggilan Kapal/Register	JZJZ
G.R.T	5023 GRT
Panjang seluruhnya	83,130 M
Panjang garis tegak	73,740 M
DATA DECK	
Lebar terbesar	17,00 M
Lebar dalam	16,00 M
Sarat air/Draft	3,5 M
Tahun pembangunan	TH. 2011
Dibuat oleh	PT. PAN
Bendera	Indonesia
Jenis kapal	Ro-Ro

Area service	Merak - Bakauheni
DATA MESIN INDUK	
Jumlah	2 buah
Merk	STX MAN
DATA MESIN BANTU	
Jumlah	2 buah
Merk	Doosan

Sumber: *shipparticular SATPEL Merak*

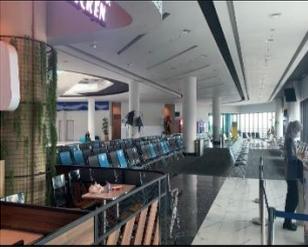
4.3 Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

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

Berikut adalah data inventarisasi pelabuhan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Merak:

Table 4.5 Inventarisasi Pelabuhan Penyeberangan Merak

No	Fasilitas Tersedia	Inventaris (m)		Luas (M ²)	Foto
		P	L		

1	KANTOR ADMINISTRASI	40	31,25	1.250	
2	GEDUNG BUNJAR STC	39,3	19,45	764	
3	RUANG TUNGGU	18	16	1.760	
4	LOKET TOLLGATE UTAMA	20	3	600	
NO	Fasilitas tersedia	Investaris (m)		Luas (m)	Foto
		P	L		

5	MASJID	10	6	60	
6	POS KESEHATAN	3	4	12	
7	LOKET SEPEDA MOTOR	2,4	1	2,4	
8	GANGWAY	50	2	100	

Sumber: BPTD Wilayah VIII Banten

a. Gedung Terminal

Dengan bangunan 1 lantai ini gedung terminal berfungsi sebagai ruang pemeriksaan penumpang yang ingin menyeberang serta sebagai tempat menunggu keberangkatan kapal, dimana ruangan tersebut memiliki luasan untuk fasilitas penumpang sebesar 1.535.00 m² dengan kondisi baik dan layak pakai



Gambar 4.5 Terminal Penumpang

Sumber: Dokumentasi Pribadi Tim PKL Pelabuhan Merak, 2022

b. Gedung Loket

Loket Penumpang merupakan tempat penumpang mencetak tiket karena telah di terapkannya sistem e-ticketing di pelabuhan ini Bangunan yang terdiri dari 1 lantai ini dibangun dengan luasan untuk fasilitas penumpang dan pelayanan sebesar 770.00 m² dengan kondisi baik dan dapat dioperasikan.

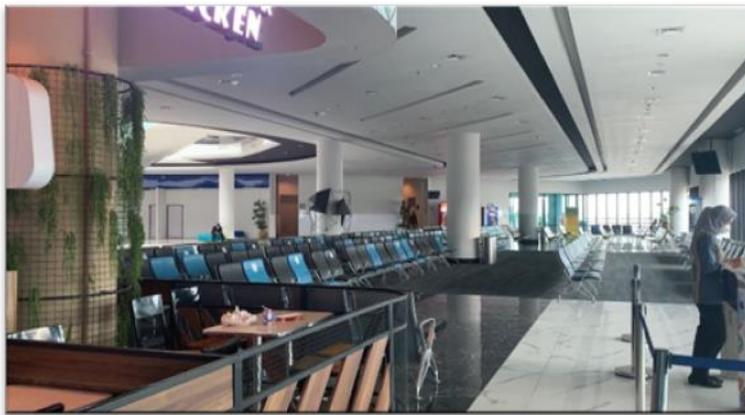


Gambar 4.6 Loket Penumpang Pejalan Kaki

Sumber: Dokumentasi Pribadi Tim PKL Pelabuhan Merak, 2022

c. Ruang Tunggu

Ruang tunggu merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat sementara dalam menunggu kedatangan kapal untuk menyeberang setelah mencetak tiket. Pelabuhan Penyeberangan merak mempunyai 2 ruang tunggu yaitu ruang tunggu regular dan eksekutif



Gambar 4.7 Ruang Tunggu Penumpang Eksekutif

Sumber: Dokumentasi Pribadi Tim PKL Pelabuhan Merak, 2022

d. Gedung Kantor

kantor administrasi ini dipergunakan untuk aktifitas penyeberangan dalam rangka untuk menciptakan pelayanan yang optimal terhadap pelayanan pengguna jasa. Kantor administrasi Pelabuhan Penyeberangan Merak didirikan tahun 1981 dan mempunyai luas keseluruhan 1.250.00 m².



Gambar 4.8 Gedung Kantor

Sumber: Dokumentasi Pribadi Tim PKL Pelabuhan Merak, 2022

e. Gedung Bundar LPS

Gedung LPS berfungsi untuk melakukan komunikasi dengan kapal-kapal yang akan masuk dan keluar dermaga serta pengawasan terhadap proses kedatangan dan keberangkatan kapal. Sistem pengawasan dilakukan oleh tim jaga secara visual dan komunikasi verbal melalui radio komunikasi terhadap kapal-kapal yang menggunakan jasa pelabuhan. Gedung STC ini juga dijadikan kantor bagi satuan pelayanan Pelabuhan Merak sebagai sarana koordinasi kepada seluruh perusahaan pelayaran terkait trip kapal, PNPB, kepengurusan sijil, serta kepengurusan SPB.



Gambar 4.9 Gedung STC

Sumber: Dokumentasi Pribadi Tim PKL Pelabuhan Merak, 2022

f. Locket Tollgate Utama

Selain menyediakan loket penumpang sebagai tempat pembelian tiket untuk masuk ke pelabuhan penyeberangan maka dibutuhkan juga beberapa loket yang digunakan untuk kendaraan, baik kendaraan roda 4 maupun roda 2 yang dilengkapi dengan jembatan timbang untuk menentukan jenis dan bobot kendaraan agar tidak melebihi batas maksimum (*overload*). Pada pelabuhan Merak pengolahan pelabuhan menyediakan 8 unit loket untuk kendaraan roda 4 atau lebih dan 2 unit untuk roda 2 yang memiliki luas 14.50 m² untuk setiap unitnya.



Gambar 4.10 Tollgate Kendaraan

Sumber: Dokumentasi Pribadi Tim PKL Pelabuhan Merak, 2022

4.4 Instansi Pembina Transportasi

Instansi Pembina Bidang Angkutan Penyeberangan

1. BPTD Wilayah VIII Provinsi Banten

Adapun struktur organisasi yang terdapat di BPTD Wilayah VIII Provinsi Banten adalah sebagai berikut:



Gambar 4.11 Struktur Organisasi BPTD Wilayah VIII Provinsi Banten
Sumber: Dokumentasi Pribadi Tim PKL Pelabuhan Merak, 2022

Tahun 2016 UPT Ditjen Darat sebelumnya yaitu Balai LLASDP.KOPP Pelabuhan Penyeberangan dilebur dan disempurnakan nomen klatumnya untuk mengkoordinir organisasi terminal tipe A dan UPPKB menjadi 25 UPT Balai Pengelola Transportasi Darat dan salah satunya adalah Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VIII Provinsi Banten.

a. Tugas BPTD

Melaksanakan pengelola lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

b. Fungsi BPTD

- 1) Penyusunan rencana, program, dan anggaran
- 2) Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik

rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan *industry* karoseri;

- 3) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan jalan antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan;
- 4) Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial;
- 5) Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hokum dan hubungan masyarakat;fgbdan
- 6) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

4.5 Produktivitas Angkutan

1. Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun Terakhir

Data produktivitas kendaraan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Merak selama 5 tahun terakhir yang di dapat dari kantor Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VIII Provinsi Banten dapat di lihat pada table berikut:

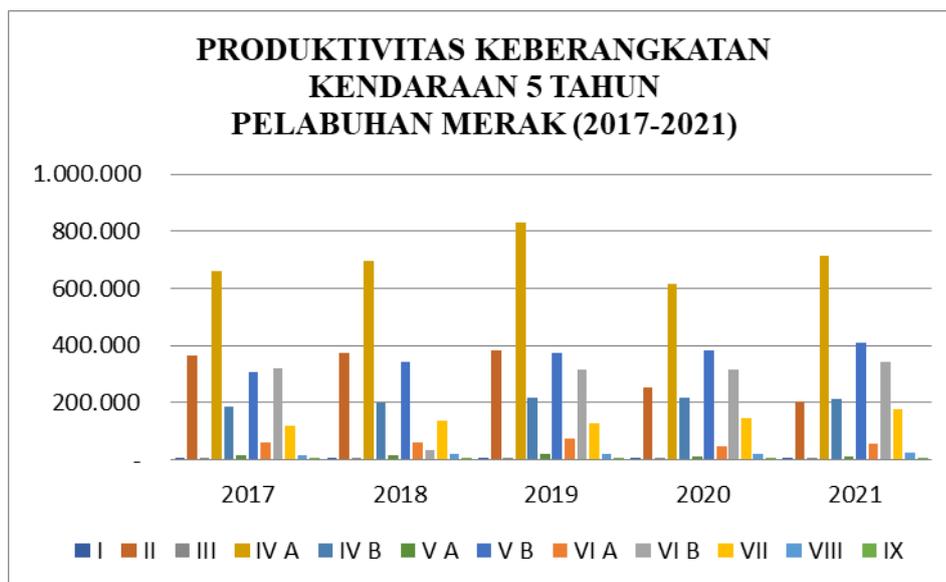
Table 4.6 Tabel Produktivitas kendaraan 5 tahun

NO	URAIAN	TAHUN				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	TRIP	34,849	37,515	36,247	34,147	34,969
2	PENUMPANG					
	Dewasa	1,476,373	1,481,186	1,402,877	605,082	317,930
	Anak	74,741	58,523	53,224	10,203	3,390
	JUMLAH	1,551,114	1,539,709	1,456,101	615,289	321,320
3	KENDARAAN					
	Golongan I	298	323	614	570	239
	Golongan II	362,615	374,668	384,851	252,029	205,108
	Golongan III	734	929	1,001	989	1,131
	Golongan IV Pnp	661,535	694,532	831,398	617,562	712,773
	Golongan IV Brg	184,709	200,956	218,689	216,629	214,254
	Golongan V Pnp	17,141	17,331	18,600	12,226	13,354
	Golongan V Brg	307,539	341,268	374,095	384,532	408,279
	Golongan VI Pnp	59,620	62,417	74,432	47,873	57,703
	Golongan VI Brg	321,407	330,638	316,089	313,753	341,379
	Golongan VII	119,545	135,549	128,847	144,171	178,755
	Golongan VIII	17,191	20,220	17,997	19,322	22,926
	Golongan IX	2,887	3,699	2,390	2,617	3,535
	Jumlah	2,055,221	2,182,530	2,369,003	2,012,273	2,159,436

Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VIII Provinsi Banten 2022



Gambar 4.12 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang 2017-2021
Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VIII Provinsi Banten 2022



Gambar 4.13 Grafik Produktivitas Keberangkatan Kendaraan 2017-2021
Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VIII Provinsi Banten 2022

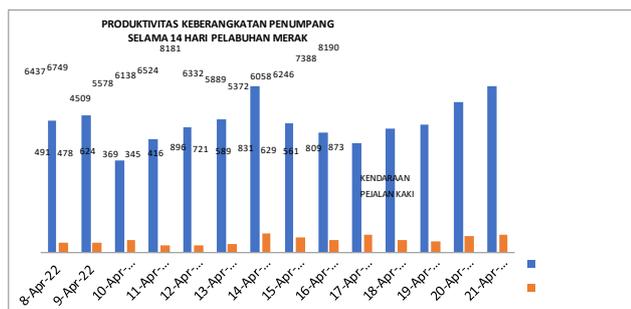
2. Produktivitas Pelabuhan Selama 14 Hari

Data produktivitas kendaraan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Merak selama 14 hari dimulai pada tanggal 8 April 2022 hingga 21 April 2022 dapat dilihat pada table berikut ini :

Tabel 4.7 Produktivitas Keberangkatan selama 14 hari Pelabuhan Merak

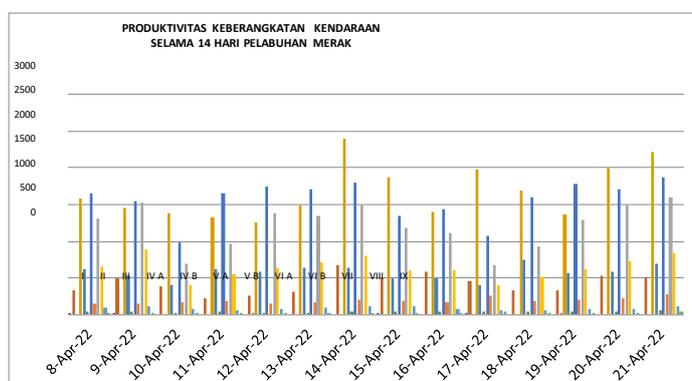
No	Tanggal	PRODUKTIVITAS 14 HARI													TOTAL
		PEJALAN KAKI	KENDARAAN GOLONGAN (unit)												
			I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX	
1	8-Apr-2022	491	1	325	-	1,587	613	31	1653	150	1309	658	95	15	6,437
2	9-Apr-2022	478	1	486	-	1454	527	30	1551	151	1529	899	104	17	6,749
3	10-Apr-2022	624	-	383	-	1381	397	23	987	170	683	399	66	20	4,509
4	11-Apr-2022	369	-	215	-	1326	612	31	1647	177	958	543	50	19	5578
5	12-Apr-2022	345	-	256	1	1261	586	28	1737	149	1383	639	83	15	6138
6	13-Apr-2022	416	-	313	-	1492	640	26	1717	168	1349	706	100	13	6524
7	14-Apr-2022	896	-	675	-	2402	637	31	1799	206	1490	803	109	29	8181
8	15-Apr-2022	721	2	488	-	1880	493	34	1349	187	1173	597	110	19	6332
9	16-Apr-2022	589	-	581	-	1406	497	31	1428	163	1102	599	71	11	5889
10	17-Apr-2022	831	1	454	-	1980	409	44	1070	250	676	403	54	31	5372
11	18-Apr-2022	629	-	325	-	1686	741	36	1599	175	927	505	48	16	6058
12	19-Apr-2022	561	-	324	2	1357	560	36	1775	203	1293	619	66	11	6246
13	20-Apr-2022	809	-	521	-	2002	584	47	1701	217	1492	729	76	19	7388
14	21-Apr-2022	873	-	508	-	2208	690	65	1869	274	1592	830	115	39	8190

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah VIII Banten



Gambar 4.14 Grafik Produktivitas kedatangan penumpang selama 14 hari

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah VIII Banten



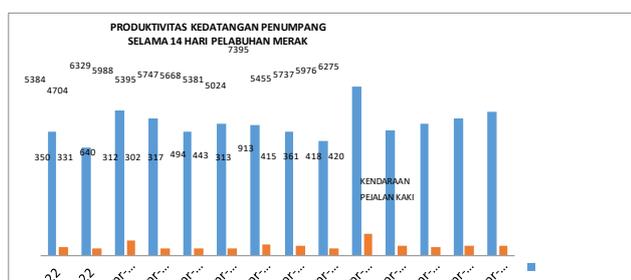
Gambar 4.15 Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan selama 14 hari

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah VIII Banten

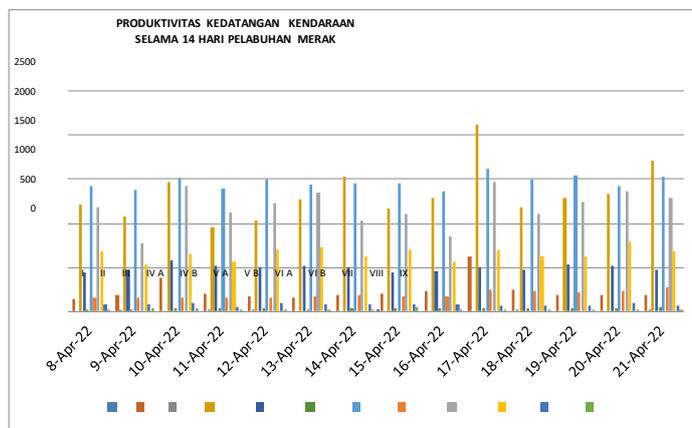
Tabel 4.8 Produktivitas Kedatangan selama 14 hari Pelabuhan Merak

No	Tanggal	PRODUKTIVITAS 14 HARI													TOTAL
		PEJALAN KAKI	KENDARAAN GOLONGAN (unit)												
			I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX	
1	8-Apr-2022	350	-	137	-	1214	440	18	1429	159	1188	676	71	16	5384
2	9-Apr-2022	331	-	190	2	1075	471	17	1383	153	778	526	81	28	4704
3	10-Apr-2022	640	-	385	-	1471	579	39	1508	159	1424	651	88	25	6329
4	11-Apr-2022	312	-	200	1	952	511	31	1396	157	1115	555	54	16	5988
5	12-Apr-2022	302	-	162	1	1029	499	25	1498	150	1233	691	93	14	5395
6	13-Apr-2022	317	-	154	-	1278	509	21	1436	168	1351	727	80	23	5747
7	14-Apr-2022	494	-	190	-	1528	504	29	1460	190	1033	628	82	24	5668
8	15-Apr-2022	443	2	194	-	1170	435	26	1457	175	1100	699	82	41	5381
9	16-Apr-2022	313	-	225	-	1283	461	32	1360	175	845	556	73	14	5024
10	17-Apr-2022	913	-	619	-	2113	507	38	1623	238	1474	700	66	17	7395
11	18-Apr-2022	415	-	240	2	1187	475	37	1498	226	1107	615	59	9	5455
12	19-Apr-2022	361	-	181	-	1293	536	33	1547	212	1247	616	56	16	5737
13	20-Apr-2022	418	-	186	-	1333	513	38	1430	224	1369	781	91	11	5976
14	21-Apr-2022	420	-	182	1	1716	465	53	1524	273	1287	689	66	19	6275

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah VIII Banten



Gambar 4.16 Grafik Produktivitas kedatangan penumpang selama 14 hari
 Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah VIII Banten

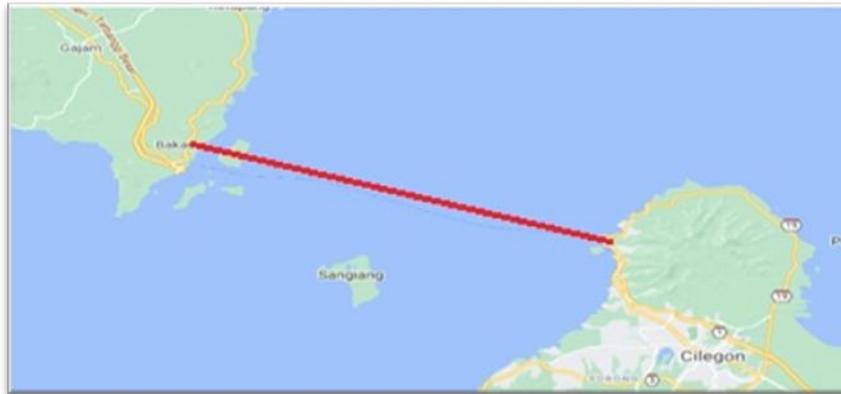


Gambar 4.17 Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan selama 14 hari
 Sumber: Hasil Analisis Tim PKL BPTD Wilayah VIII Banten

4.6 Jaringan Transportasi Penyeberangan

1. Lintasan Penyeberangan

Jaringan angkutan Penyeberangan di Merak Provinsi Jawa Tengah merupakan angkutan yang alur pelayarannya menggunakan jalur laut sebagai prasarana dalam melakukan kegiatan operasionalnya. Kebutuhan pelayanan angkutan penyeberangan dilayani melalui dermaga 7 dermaga dengan pembagian 6 dermaga reguler dan 1 dermaga eksekutif



Gambar 4.18 Trayek di Pelabuhan Penyeberangan Merak

Sumber: google earth

Pelabuhan Penyeberangan Merak diawasi oleh BPTD Wilayah VIII Provinsi Banten dan di operasikan oleh PT ASDP Ferry Persero. Pelabuhan Merak menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatera dengan panjang 15 mill lintasan dengan kecepatan kapal minimal 10 knot dengan ratar rata bobot kapal sekitar 5000 GT;

Tabel 4.9 Trayek yang dilayani Pelabuhan Penyeberangan Merak

No	Nama Pelabuhan	Lintasan	Jarak Tempuh	Waktu Tempuh
1	Merak	Merak – Bakauheni	41 mil	± 2 – 3 jam
2	Bakauheni	Bakauheni – Merak	41 mil	± 2 – 3 jam

Sumber : Satpel BPTD WIL VIII Banten 2022

BAB V

HASIL DAN PEMECAHAN MASALAH

V.1 Hasil Analisa

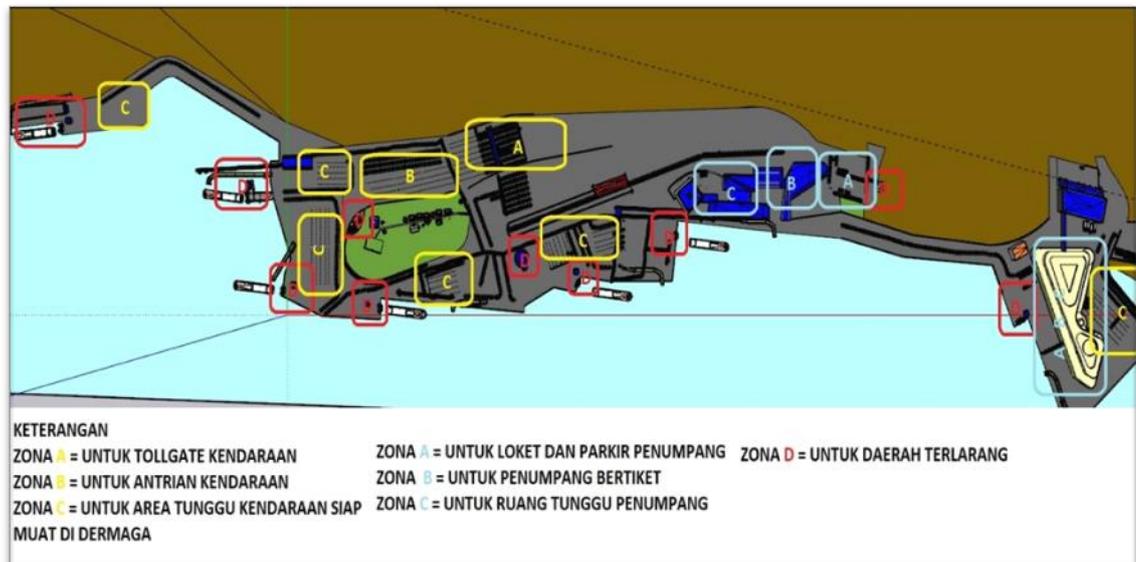
V.1.1 Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak

Pembagian zona di Pelabuhan Merak belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan karena belum tersedianya pembagian zona seperti zona E dan pembagian zona D1 dan D2. Selain itu keberadaan pedagang asongan di pelabuhan yang tidak pada tempatnya ini sangat mengganggu karena mereka menempati daerah yang bukan seharusnya bahkan berkeliranan menjajakan dagangannya di lapangan parkir kendaraan siap muat, hal ini menyebabkan Pelabuhan Penyeberangan Merak menjadi tidak teratur dan mengganggu kelancaran kegiatan operasional di Pelabuhan.



Gambar 4.1 Kondisi pelabuhan yang dipenuhi pedagang asongan
Sumber : *Tim PKL merak, 2022*

Adapun layout eksisting di Pelabuhan Penyeberang Merak sebagai berikut:



Gambar 4.2 Kondisi eksisting pelabuhan penyeberangan Merak

Sumber : *Tim PKL merak, 2022*

V.1.2 Rambu -Rambu Zona

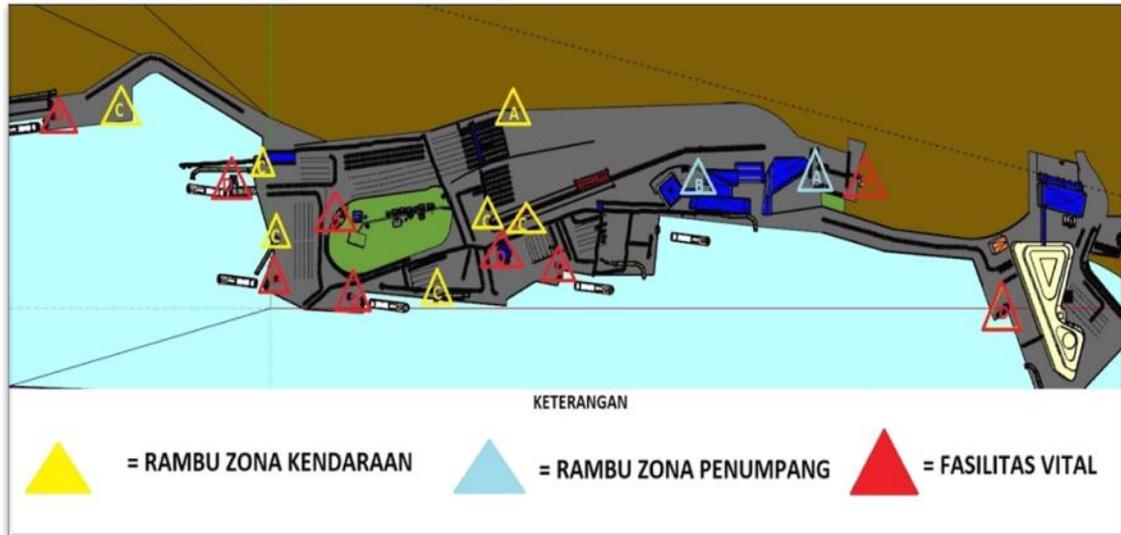
Pelabuhan Penyeberangan Merak belum menerapkan peraturan menteri perhubungan nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, maka dari itu rambu zona pelabuhan penyeberangan Merak masih belum berdasarkan peraturan menteri tersebut. Adapun pembagian zona di pelabuhan penyeberangan Merak yaitu :

1. Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam PM 91 tahun 2021 terdiri atas:

- 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, terdiri atas:
 - 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. Zonasi B, terdiri atas:
 - 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 merupakan zona 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, 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.
5. Zonasi D, terdiri atas
 - 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.

6. Zonasi E sebagaimana dimaksud merupakan area parkir untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan.



Gambar 4.3 Kondisi Eksisting Penempatan Rambu Zona

Sumber : *Tim PKL merak, 2022*

Di dalam sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak belum tersedianya Zona E yang lebih di kenal sebagai *Buffer Zone* dimana sebagai kantong parkir kendaraan yang sudah mempunyai tiket akan tetapi belum saatnya memasuki area parkir siap muat, hal ini menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan di area pelabuhan baik di dekat tollgate maupun di depan pelabuhan.



Gambar 4.4 Kondisi Depan Pelabuhan Merak

Sumber : *Tim PKL merak, 2022*

IV.1.3 Pola Arus Eksisting

Kondisi eksisting pola arus di Pelabuhan Penyeberangan Merak belum berjalan dengan baik. Demi menunjang kelancaran pelayanan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Merak harus menerapkan pola arus baik penumpang dan kendaraan. Berikut adalah analisis pola arus penumpang dan kendaraan yang akan naik ke kapal:

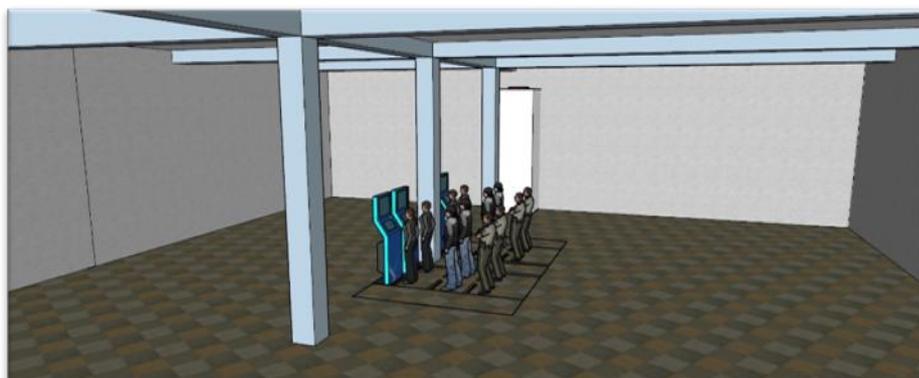
1. Analisis Pola Arus Penumpang

Setelah penumpang yang di antar dan turun di lapangan parkir pengantar, penumpang langsung berjalan menuju loket penukaran tiket dan menunggu di ruang tunggu penumpang seperti gambar yang telah direncanakan dibawah ini:



Gambar 4.5 Gambar Penumpang Berjalan Menuju Loket

Sumber : *Tim PKL merak, 2022*



Gambar 4.6 Gambar Penumpang Mengantri Di Loket

Sumber : *Tim PKL merak, 2022*



Gambar 4.7 Gambar Penumpang Menunggu Di Ruang Tunggu

Sumber : Tim PKL merak, 2022



Gambar 4.8 Gambar Penumpang Pengecekan Tiket

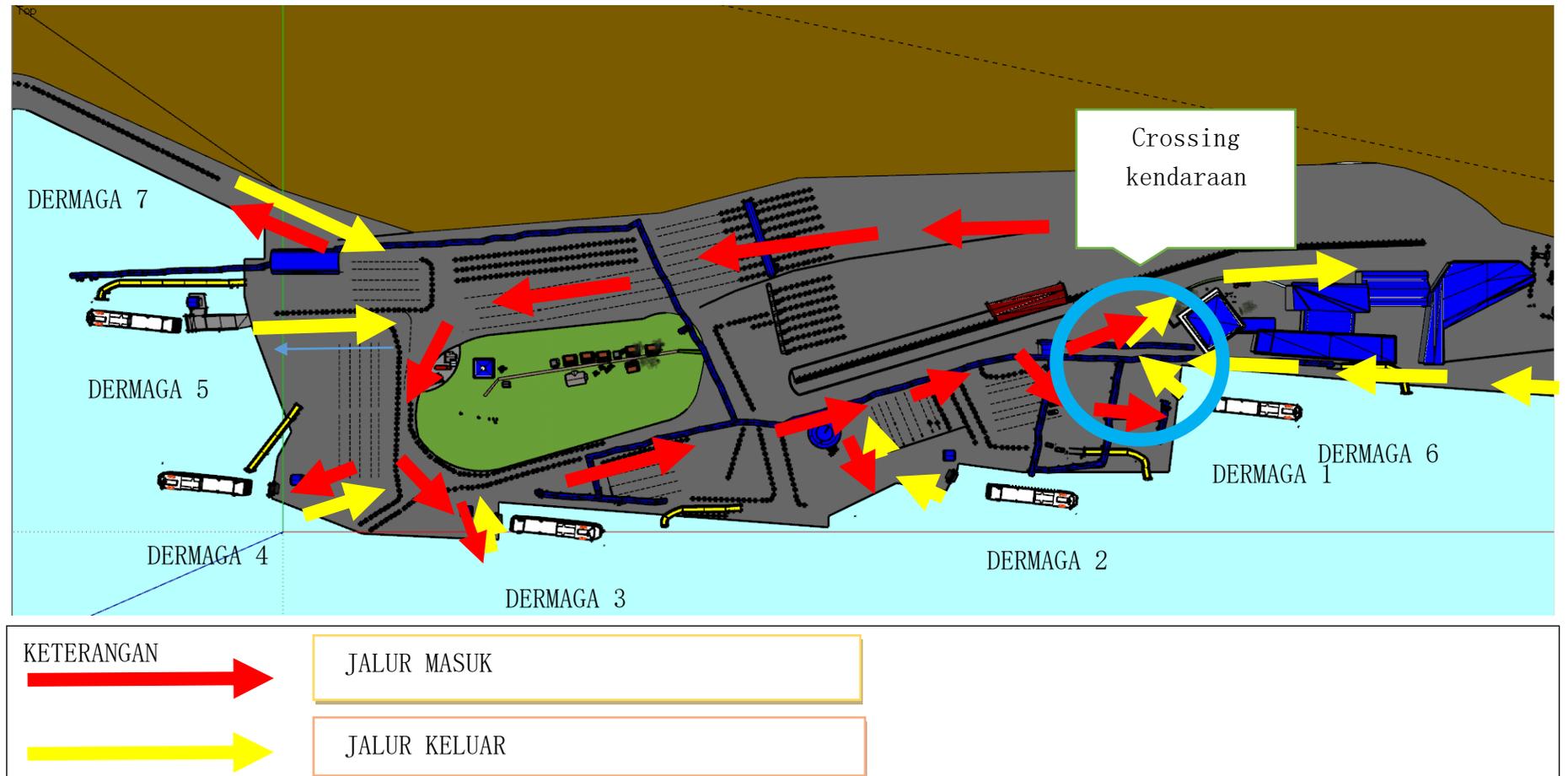
Sumber : Tim PKL merak, 2022

Setelah melakukan pembelian tiket secara online penumpang melakukan penukaran pada alat yang telah tersedia di ruang loket, setelah melakukan penukaran tiket penumpang menunggu keberangkatan kapal pada ruang tunggu penumpang hingga waktu keberangkatan kapal tiba. Setelah kapal siap, penumpang melakukan pengecekan tiket dengan cara *scan barcode* pada alat yang didampingi oleh petugas setelah itu penumpang dapat memasuki kapal. Akan tetapi masih ada penumpang yang belum mengerti bagaimana tata cara untuk memasuki kapal bahkan melewati zona yang bukan diperuntukkan untuk penumpang.

2. Analisis Pola Arus Kendaraan

Belum adanya petugas yang turun langsung mengatur pola arus kendaraan menyebabkan terjadinya pertemuan kendaraan atau dikenal *crossing* dimana kendaraan yang keluar dermaga 6 mengalami crossing dengan kendaraan yang akan keluar dari dermaga 1.

Berikut ini adalah gambar lokasi terjadinya crossing di area pelabuhan Penyeberangan Merak:



Gambar 4.9 Lokasi *crossing* kendaraan keluar dermaga 6 dengan kendaraan keluar dari dermaga 1

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.10 *Crossing* kendaraan di Pelabuhan Merak

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.1.4 Petugas Keamanan

Pelabuhan Penyeberangan Merak belum menerapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan. Namun untuk mendukung adanya penerapan sistem zonasi yang baru perlu adanya petugas keamanan untuk menjaga zona C yang diperuntukan hanya untuk petugas dan pihak yang mendapatkan izin dari operator pelabuhan Untuk kondisi sekarang zona fasilitas vital di pelabuhan Merak belum dijaga oleh petugas keamanan sehingga orang umum bebas keluar masuk zona C yang seharusnya hanya boleh di lalui oleh petugas atau orang yang sudah mendapatkan izin.



Gambar 4.11 Kondisi pelanggaran Zona C di Pelabuhan Merak

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2 Pembahasan

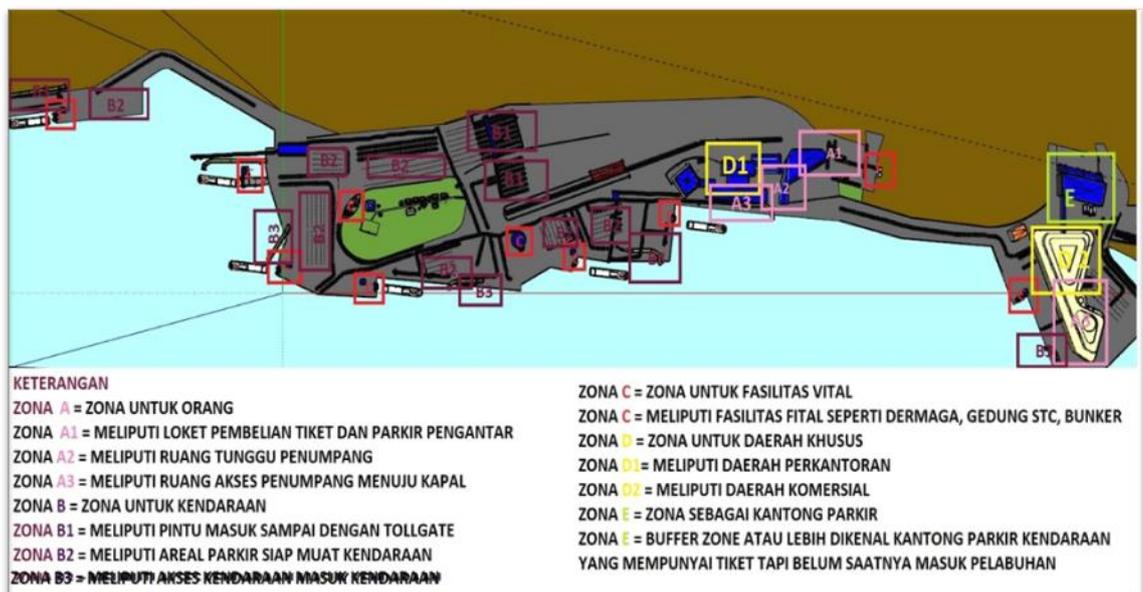
IV.2.1 Sistem Zonasi Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

Saat ini sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak belum menerapkan aturan terbaru yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan. Sistem zonasi meliputi, yaitu

1. Zonasi A, terdiri atas:
 - 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.
2. Zonasi B, terdiri atas:
 - 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.
3. Zonasi C merupakan zona 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, 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.
4. Zonasi D, terdiri atas
- 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.
6. Zonasi E sebagaimana dimaksud merupakan area parkir untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan.

Berikut ini adalah sistem zonasi rencana berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan



Gambar 4.12 Layout rencana mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

Di dalam penerapan sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan wajib dilakukan pengaturan dan pengendalian baik penumpang maupun kendaraan dengan melaksanakan sterilisasi pelabuhan penyeberangan agar terciptanya pelabuhan penyeberangan yang aman, nyaman, tertib, dan lancar. Dengan demikian pelabuhan penyeberangan lebih tertib karena hanya orang dan kendaraan yang berkepentingan dan memiliki tiket untuk menyeberang saja yang dapat memasuki area pelabuhan agar Pelabuhan Penyeberangan Merak menjadi pelabuhan yang steril.

IV.2.2 Rambu-Rambu Zona Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan

Penerapan zona berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan yang membagi zona berdasarkan zona A1, A2, A3, B1, B2, B3, C, D1, D2 dan E harus dilengkapi dengan rambu zona. Sehingga pengguna jasa yang akan menyeberang dari Pelabuhan Penyeberangan Merak menuju Pelabuhan Penyeberangan bakauheni dapat mengetahui batas-batas zona, sehingga dapat mengurangi pelanggaran zona yang terdapat di pelabuhan merak serta menjadikan pelabuhan yang aman, nyaman dan lancar. Adapun penambahan rambu zona dan peralatan lalu lintas sebagai berikut :

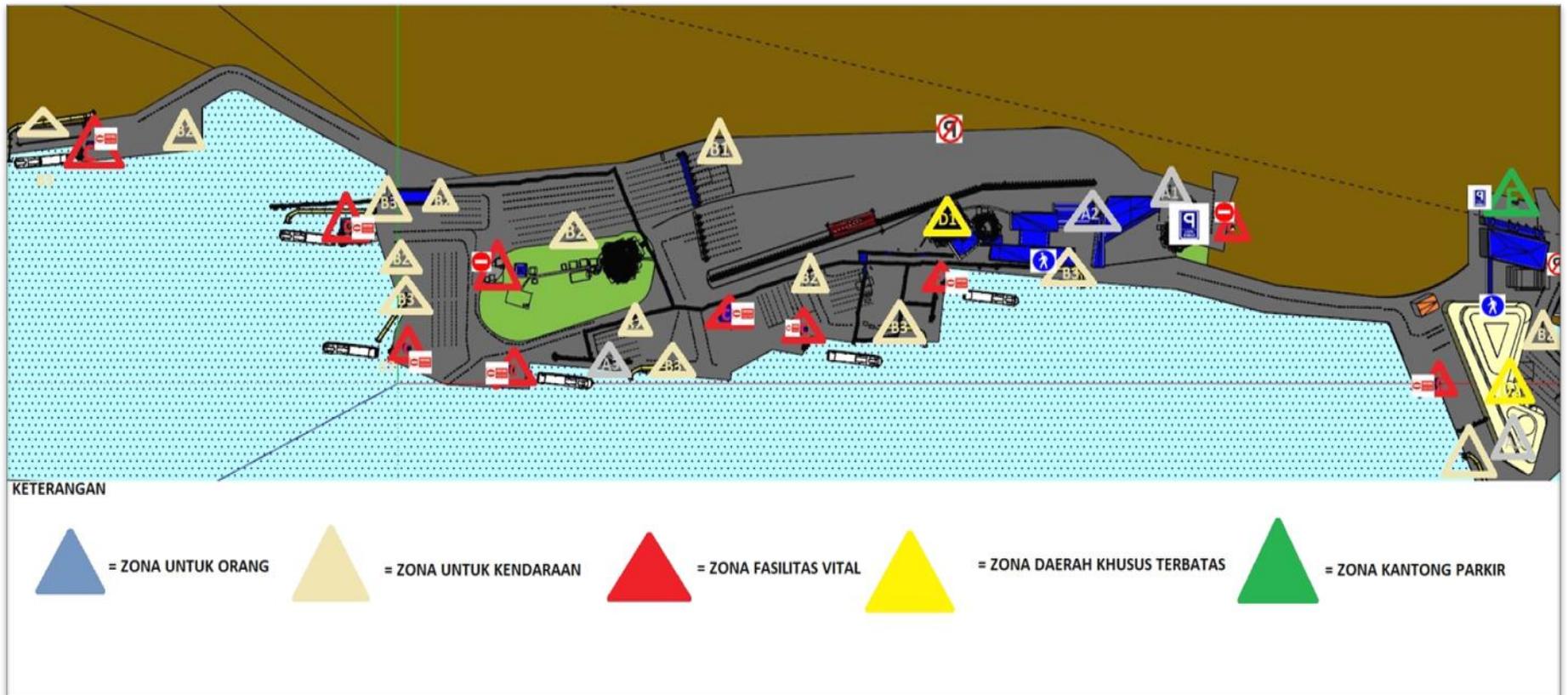
Tabel 5.1 Penempatan Rambu di Pelabuhan Penyeberangan Merak

No	Jenis Rambu	Peletakan	Fungsi
1		Rambu diletakkan di area parkir penumpang pengantar dan penjemput	Pemberitahuan untuk penumpang yang memiliki kendaraan harus memarkirkan kendaraan di area yang di tempatkan rambu tersebut

No	Jenis Rambu	Peletakan	Fungsi
2		Diletakan di depan <i>gangway</i> /koridor dan di jalan khusus penumpang pada sepanjang trotoar	Pemberitahuan untuk penumpang yang melewati jalur khusus penumpang
3		Rambu ini diletakan di jalan menuju area pelabuhan	Peringatan untuk pemilik kendaraan tidak parkir di sepanjang jalan yang diletakan rambu tersebut
4		Diletakkan di depan bunker, rumah MB, area sekitar trestle dan bolder	Pemberitahuan untuk penumpang pejalan kaki tidak memasuki area tersebut
5		Rambu ini diletakan di area terbatas seperti bunker dan area sekitar rumah MB	Rambu tersebut berfungsi agar penumpang yang tidak berkepentingan tidak memasuki wilayah yang di letakkan rambu
6		Diletakkan di area khusus loket penumpang dan lapangan parkir pengantar/penjemput	Memberikan informasi bagi penumpang bahwa sedang berada pada area khusus calon penumpang yang akan scan tiket dan kendaraan pengantar/penjemput
7		Diletakkan di area ruang tunggu penumpang	Memberikan informasi bagi penumpang bahwa sedang berada di area untuk penumpang yang sudah memiliki tiket
8		Diletakkan di area pengecekan tiket penumpang	Pemberitahuan bagi penumpang bahwa sedang berada di area khusus pengecekan tiket penumpang siap masuk ke kapal

No	Jenis rambu	Peletakan	Fungsi
9	ZONA B1	Diletakkan di <i>tollgate</i> kendaraan dan jembatan timbang kendaraan	Memberikan informasi bagi pengendara bahwa sedang berada di <i>tollgate</i> kendaraan dan area penimbangan kendaraan bermuatan
10	ZONA B2	Diletakkan di lapangan parkir siap muat kendaraan	Memberikan informasi bagi pengendara bahwa sedang berada di area parkir siap muat
11	ZONA B3	Diletakkan di area antrean kendaraan siap masuk kapal kendaraan	Memberikan informasi bagi pengendara bahwa sedang berada di area antrian kendaraan siap masuk ke kapal
12	ZONA C	Diletakkan di area fasilitas vital	Memberikan informasi bahwa hanya petugas yang dapat masuk ke area tersebut
13	ZONA D1	Diletakkan di area Gedung kantor	Memberikan informasi kepada pengguna jasa bahwa sedang berada pada wilayah perkantoran
14	ZONA D2	Diletakkan di area komersial seperti mall	Memberikan informasi bahwa sedang berada di Kawasan komersial/ perdagangan/ promosi
15	ZONA E	Diletakkan di depan terminal terpadu merak sebagai kantong parkir	Memberikan informasi kepada pengguna kendaraan jika belum waktunya masuk ke pelabuhan dapat menunggu pada zona tersebut

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.13 Kondisi rencana lokasi penempatan papan rambu zonasi

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2.2.1 Penempatan rambu A1

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, zona A1 adalah wilayah yang berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir kendaraan serta pengantar atau penjemput. Berikut ini adalah rambu rencana dan rencana penempatan rambu zona A1 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021.



Gambar 4.14 rencana rambu zona A1

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.15 rencana lokasi penempatan papan rambu zona A1

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2.2.2 Penempatan rambu A2

Sesuai Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, zona A2 adalah untuk ruang tunggu dan hanya di peruntukan bagi calon penumpang yang telah mempunyai tiket. Berikut ini adalah rambu rencana dan rencana penempatan rambu zona A2 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan penyeberangan.



Gambar 4.16 rencana rambu zona A2
Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.17 Kondisi rencana lokasi penempatan papan rambu zona A2
Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2.2.3 Penempatan rambu A3

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, zona A3 untuk pemeriksaan tiket penumpang dan hanya di peruntukan bagi orang yang akan menyeberang. Berikut ini adalah rambu rencana dan rencana penempatan rambu zona A3 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan



Gambar 4.18 Rencana rambu zona A3
Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



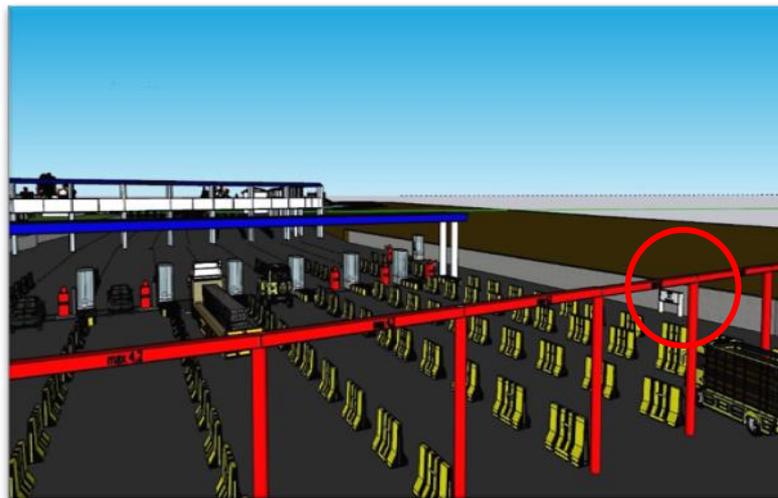
Gambar 4.19 rencana lokasi penempatan papan rambu zona A3
Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2.2.4 Penempatan rambu B1

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, zona B1 merupakan area pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan *tollgate* bagi kendaraan. Berikut ini adalah rambu rencana dan rencana penempatan rambu zona B1 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.



Gambar 4.20 rencana rambu zona B1
Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.21 rencana lokasi penempatan papan rambu zona B1
Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2.2.5 Penempatan rambu B2

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, zona B2 merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket). Berikut ini adalah rambu rencana dan rencana penempatan rambu zona B2 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan



Gambar 4.22 Rencana papan rambu zona B2

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.23 rencana lokasi penempatan papan rambu zona B2

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

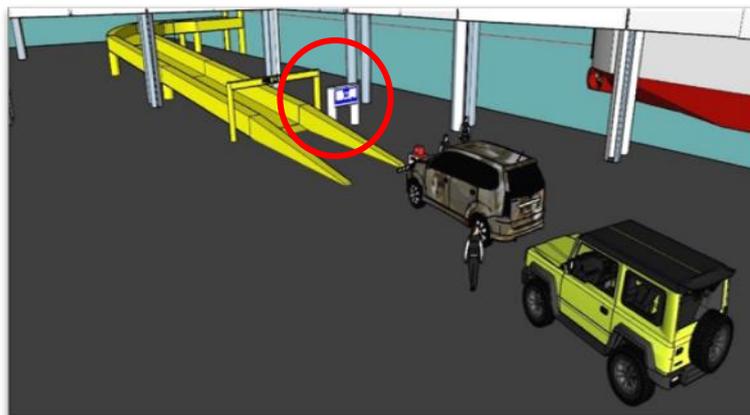
IV.2.2.6 Penempatan rambu B3

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, zona B3 merupakan area muat kendaraan siap masuk ke kapal. Berikut ini adalah rambu rencana dan rencana penempatan rambu zona B3 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan



Gambar 4.24 rencana rambu zona B3

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.25 rencana lokasi penempatan papan rambu zona B3

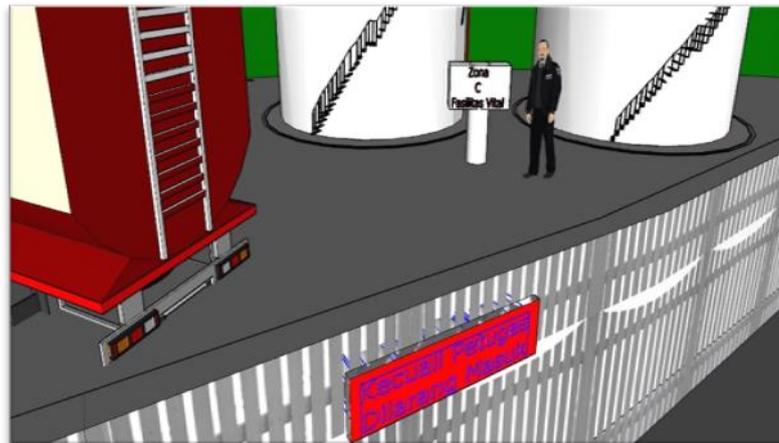
Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2.2.7 Penempatan rambu C

Sesuai dengan Peraturan Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, zona C merupakan area pelabuhan untuk penempatan Fasilitas Vital, dilarang dimasuki orang kecuali petugas. Berikut ini adalah rambu rencana dan rencana penempatan rambu zona C berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

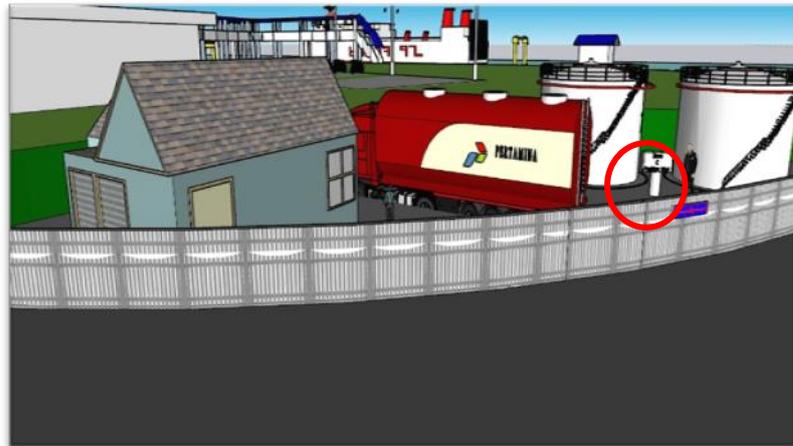
A. Penempatan Bunker

Merupakan tempat yang berfungsi untuk penyimpanan bahan bakar bagi kapal yang dimana jika kapal ingin mengisi bahan bakar minyak dapat langsung meminta izin kepada pihak Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Merak



Gambar 4.26 rencana rambu zona C

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.27 Salah Satu Kondisi rencana lokasi penempatan papan rambu zona C
 Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

B. Rumah *Movable Bridge*

Merupakan tempat untuk mengoperasikan jembatan bergerak guna kelancaran proses bongkar muat kendaraan. Rumah *MB* ini terletak tepat pada samping *Movable Bridge*. Tidak semua orang dapat memasuki ruangan ini, hanya petugas yang boleh memasuki ruangan ini.



Gambar 4.28 rencana rambu zona C Rumah MB
 Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.29 Salah Satu Kondisi rencana lokasi penempatan papan rambu zona C
 Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2.2.8 Penempatan rambu D1

Sesuai dengan Peraturan Menteri perhubungan nomor 91 tahun 2021 tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, zona D1 adalah merupakan area di pelabuhan yang di jadikan kawasan khusus terbatas yang berfungsi sebagai wilayah perkantoran. Berikut ini adalah rambu rencana dan rencana penempatan rambu zona D1 berdasarkan Peraturan Menteri perhubungan nomor 91 tahun 2021 tentang tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan



Gambar 4.30 rencana rambu zona D1
 Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



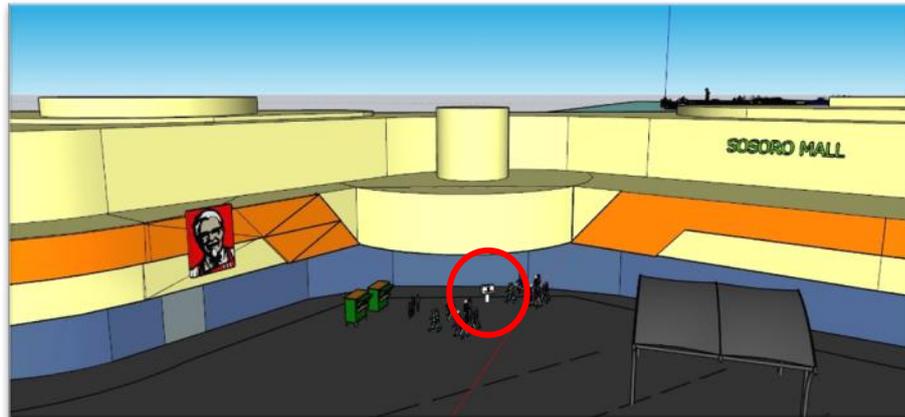
Gambar 4.31 Salah Satu Kondisi rencana lokasi penempatan papan rambu zona D1
Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2.2.9 Penempatan rambu D2

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, zona D2 merupakan area di pelabuhan yang di gunakan sebagai area komersial. Penetapan zona D2 ini berdasarkan hasil rapat di Lampung tanggal 31 Maret 2022. Berikut ini adalah rambu rencana dan rencana penempatan rambu zona D2 berdasarkan Peraturan Menteri perhubungan nomor 91 tahun 2021 tentang tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.



Gambar 4.32 rencana rambu zona D2
Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.33 Salah Satu Kondisi rencana lokasi penempatan papan rambu zona D2
 Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2.2.10 Penempatan rambu E

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, zona E merupakan area parkir untuk antrian kendaraan yang sudah mempunyai tiket namun belum waktunya masuk Pelabuhan Penyeberangan. Penempatan zona E yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Merak di tempatkan pada depan Terminal Terpadu Merak hal ini di dasari dari rapat yang di laksanakan di Lampung tanggal 31 Maret 2022. Berikut ini adalah rambu rencana dan rencana penempatan rambu zona E berdasarkan Peraturan Menteri perhubungan nomor 91 tahun 2021 tentang tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.



Gambar 4.34 Rencana rambu zona E
 Sumber : Hasil olahan penulis, 2022



Gambar 4.35 Salah Satu Kondisi rencana lokasi penempatan papan rambu zona
 Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

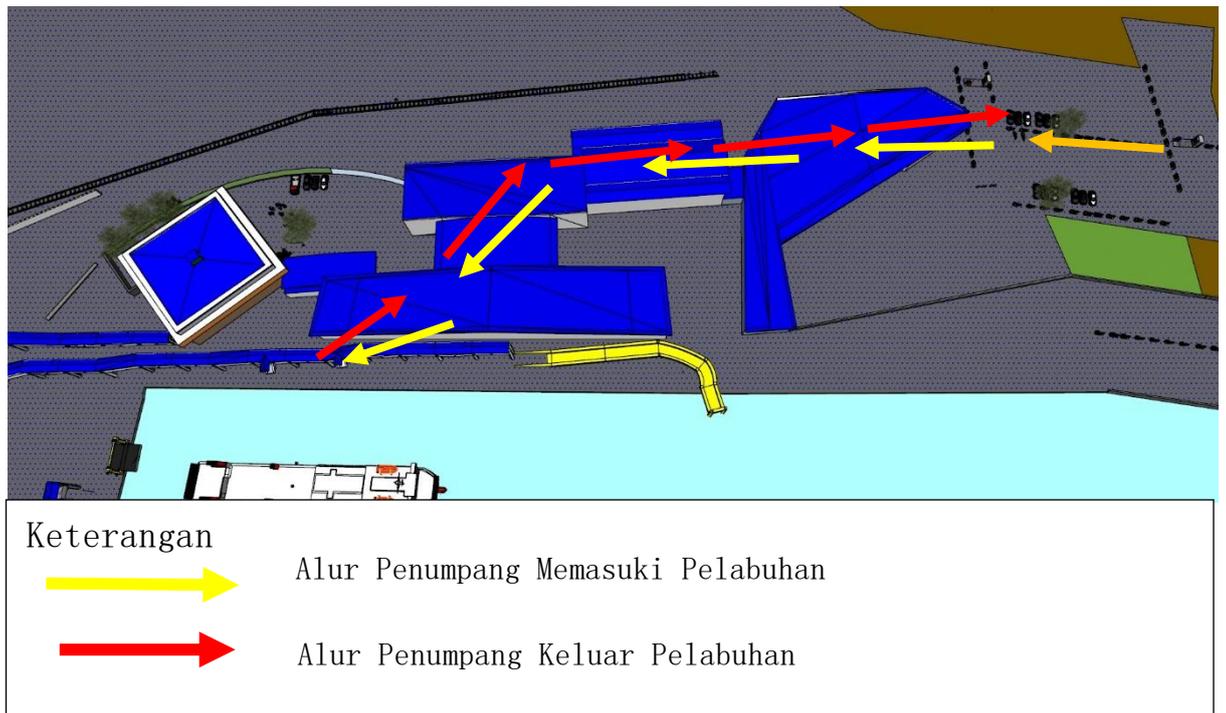
IV.2.3 Pola Arus Eksisting Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

Pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Merak belum berjalan dengan tertib. Dengan adanya hal itu perencanaan pola arus agar terjalannya kelancaran pelayanan yang ada di Pelabuhan Merak harus di lakukan, berikut ini pengaturan pola arus yang ada di Pelabuhan Merak;

1. Pola Arus Penumpang

Adanya penumpang yang tidak semestinya berada pada lokasi yang telah di tentukan membuat arus penumpang menjadi tidak teratur dengan adanya permasalahan tersebut agar terbentuk pelabuhan yang aman, nyaman dan lancar maka perlu pengaturan pola arus penumpang di area Pelabuhan Penyeberangan Merak.

Berikut *layout* pola arus penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Merak agar pola arus penumpang lancar, aman dan nyaman:



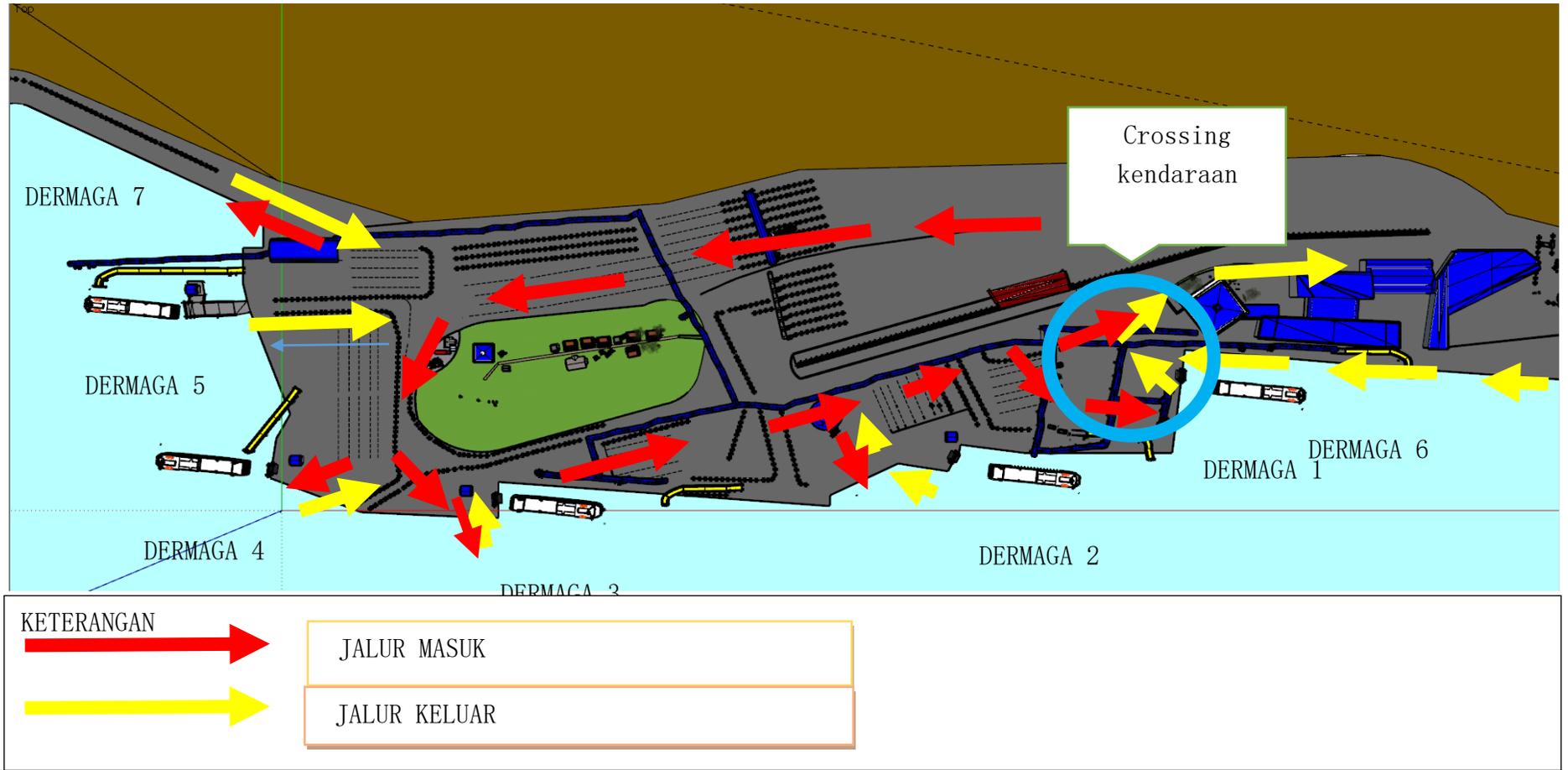
Gambar 4.36 Pola Arus Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Merak

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

2. Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan

Masih terjadinya *crossing* antara kendaraan yang akan keluar dari dermaga 6 dengan kendaraan yang keluar dari dermaga 1, serta kendaraan yang akan keluar dari pelabuhan membuat kemacetan dan penumpukan kendaraan di area jalan keluar pelabuhan, Agar terbentuk pelabuhan penyeberangan yang aman, nyaman, tertib dan lancar maka perlu dilakukan pengaturan pola lalu lintas di area Pelabuhan Penyeberangan Merak.

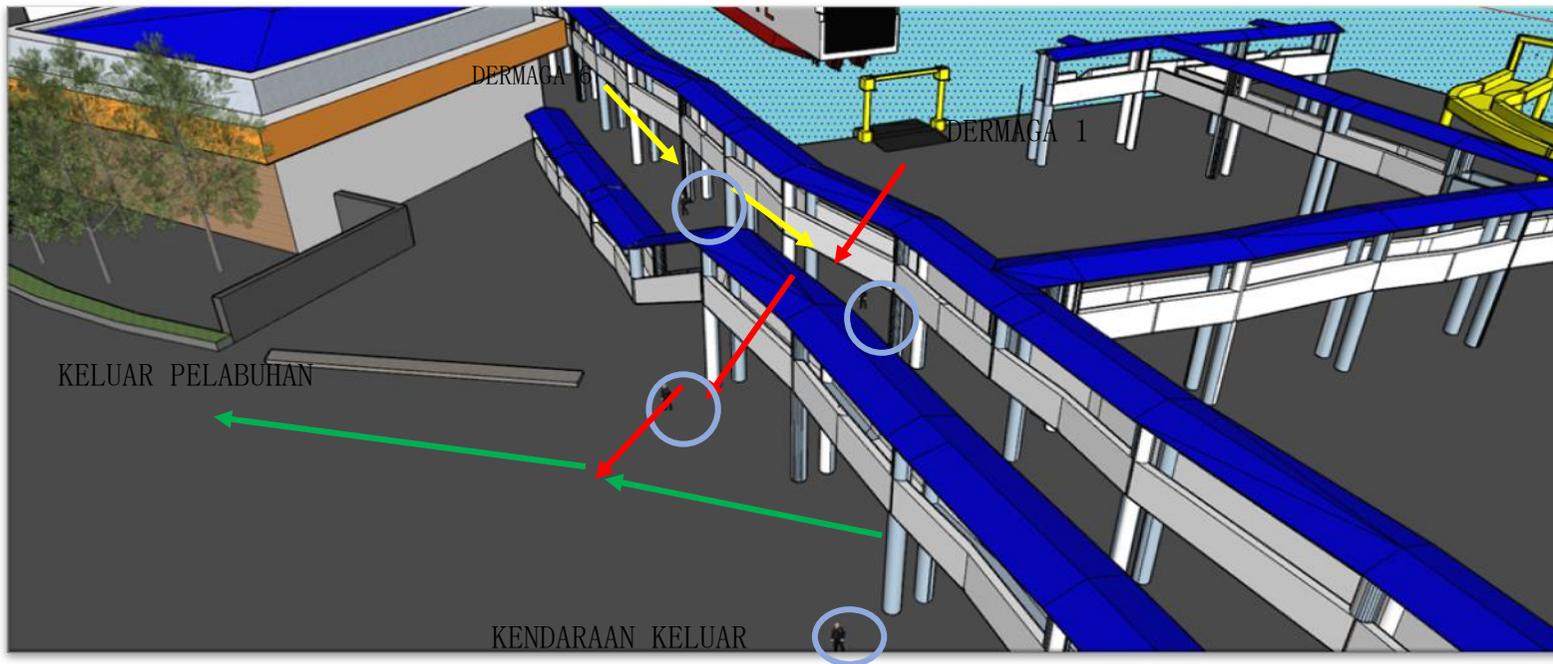
Oleh karena itu, dilakukan penelitian ini dengan tujuan untuk memecahkan masalah agar tidak terjadi *crossing*, dengan layout sebagai berikut :



Gambar 4.37 Eksisting pola arus kendaraan di pelabuhan Merak
 Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

Kondisi yang terjadi saat ini Lokasi dermaga 6 yang berada di ujung pelabuhan menyebabkan kendaraan tersebut harus melewati lokasi dermaga 1 untuk keluar pelabuhan. tidak hanya itu kendaraan-kendaraan dari dermaga 2, dermaga 3, dermaga 4, dermaga 5, dermaga 7 yang akan keluar pelabuhan mengalami *crossing* antara kendaraan yang akan keluar dari dermaga 6 dengan kendaraan yang keluar dari dermaga 1, selain itu penempatan petugas juga untuk menerapkan sistem buka tutup kendaraan agar pertemuan kendaraan tersebut dapat teratasi. Penempatan petugas dilakukan pada saat adanya bongkar dan muat kapal di dermaga 1 dan 6.

Oleh karena itu, penulis mengusulkan solusi agar dapat mengatasi pertemuan antara kendaraan, yaitu dengan cara menempatkan petugas untuk mengatur di persimpangan *crossing* tersebut.



Gambar 4.38 Pola arus lalu lintas rencana dermaga 6 dan demaga 1 dengan penempatan petugas
Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

Tabel 5.2 Kelebihan dan Kekurangan Penerapan Sistem Pola Arus

Nomor	Kelebihan	Kekurangan
1	Tidak terjadi <i>crossing</i> antara kendaraan yang keluar dari dermag 1 dengan kendaraan yang keluar dermaga 6 serta kendaraan kendaraan yang akan keluar pelabuhan.	Diperlukannya petugas khusus untuk mengatur pola arus di pelabuhan penyeberangan Merak
2	Proses pemuatan tidak terganggu	Pada awal penerapan sistem zonasi dibutuhkan papan informasi atau petugas yang mengarahkan kendaraan dengan muatan

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

IV.2.4 Petugas keamanan di zona C sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Merak perlu menerapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, namun untuk mendukung adanya penerapan sistem zonasi yang baru perlu adanya petugas keamanan untuk menjaga zona C yang diperuntukan hanya untuk petugas. Hal ini mendukung agar pelabuhan merak dapat steril dari pejalan kaki ataupun penumpang yang tidak berkepentingan di zona C. Adapun untuk penempatan petugas keamanan penulis menetapkan untuk sesuai dengan jumlah dari area fasilitas yang perlu dijaga.



Gambar 4.39 Rencana penempatan petugas keamanan di zona C

Sumber : Hasil olahan penulis, 2022

BAB VI PENUTUP

V.1 KESIMPULAN

Setelah diadakan penelitian dan melihat data dari hasil survey serta dari hasil analisa data, maka dari permasalahan yang ada dapat disimpulkan dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk saat ini belum adanya pengawasan dari Otoritas Pelabuhan Penyeberangan atau Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) yang dicantumkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 91 tahun 2021 tentang Tentang zonasi di Kawasan pelabuhan yang di dunakan untuk melayani angkutan penyeberangan pasal 12 ayat 5 dimana monitoring oleh Direktur Jenderal dilakukan oleh BPTD .
2. Pembagian zonasi pelabuhan penyeberangan Merak belum menerapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang zonasi di Kawasan pelabuhan yang didunakan untuk melayani angkutan penyeberangan, sehingga sering terjadinya penumpukan kendaraan di depan pelabuhan yang didebabkan syarat minimal untuk menukarkan tiket online minimal 2 jam sebelum keberangkatan karena belum tersedianya zona E sebagai kantong parkir di luar wilayah Pelabuhan
3. Pola arus lalu lintas di pelabuhan penyeberangan merak belum berjalan dengan baik, masih adanya *crossing* kendaraan yang keluar dermaga 6 dengan kendaraan yang menuju jalur keluar pada dermaga 1, serta kendaraan yang keluar dari dermaga 3 dan kendaraan yang hendak menuju jalan keluar pelabuhan.
4. Belum adanya petugas keamanan yang menjaga fasilitas vital di pelabuhan penyeberangan Merak sehingga pejalan kaki ataupun kendaraan masih bisa berada di zona yang seharusnya diperuntukkan hanya untuk petugas.

V.2 SARAN

Berdasarkan dari kesimpulan diatas maka dapat diberikan beberapa saran, diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) selaku unit pelaksana teknis pelabuhan penyeberangan agar melakukan pengawasan terhadap sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Merak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang zonasi di Kawasan pelabuhan yang di dunakan untuk melayani angkutan penyeberangan
2. PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Merak selaku pihak pengelola pelabuhan penyeberangan Merak perlu menerapkan sistem zonasi yang mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang zonasi di Kawasan pelabuhan yang di dunakan untuk melayani angkutan penyeberangan agar menempatkan papan rambu zonasi sesuai dengan peraturan serta menyediakan lahan untuk di jadikan sebagai *buffer zone* atau Zona E agar kendaraan yang sudah mempunyai tiket namun belum saatnya masuk kapal tidak menumpuk di areal pelabuhan
3. PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Merak selaku pihak pengelola pelabuhan penyeberangan Merak perlu petugas pengatur lalu lintas di pelabuhan Merak agar tidak terjadi *crossing* antar kendaraan di pelabuhan dengan cara penempatan petugas pada persimpangan jalan .
4. PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Merak selaku pihak pengelola pelabuhan penyeberangan Merak perlu petugas keamanan yang menjaga fasilitas vital agar sterilisasi dipelabuhan Merak dapat sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang zonasi di Kawasan pelabuhan yang di dunakan untuk melayani angkutan penyeberangan