

**TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK DARATAN
PELABUHAN PENYEBERANGAN BATULICIN**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

ANDINI AZLIANI

NPT. 2003003

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN
TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2023**

**TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK DARATAN
PELABUHAN PENYEBERANGAN BATULICIN**

Halaman Judul



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

ANDINI AZLIANI

NPT. 2003003

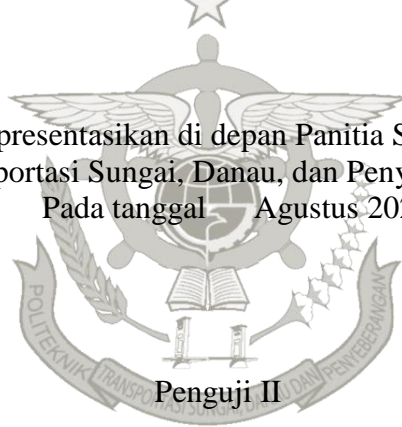
**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN
TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2023**

**TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK DARATAN
PELABUHAN PENYEBERANGAN BATULICIN**

Halaman Pengesahan seminar
Disusun dan Diajukan Oleh :

ANDINI AZLIANI
NPT. 2003003

Telah dipresentasikan di depan Panitia Seminar KKW
Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang
Pada tanggal Agustus 2023



Penguji I

Penguji II

Penguji III

Slamet Prasetyo Sutrisno, S .T.,M.Pd
NIP.197604302008121001

Yulia Puspita Sari,M.Si
NIP. 19900522202203 2 011

Siti Nurlaili Triwahyuni.,ST.,M.Sc
NIP.19881110201902002

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.S.I.T., M.M.
NIP.19660719 198903 1 001

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK
DARATAN PELABUHAN PENYEBERANGAN
BATULICIN**

Nama : ANDINI AZLIANI

NPT : 2003003

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2023

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

SLAMET PRASETYO S, S.T.,M.Pd
NIP. 19760430 200812 1 001

OKTRIANI DIANI,S.Pd.,M.Pd
NIP.19841005 200912 1 004

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.S.I.T., M.M.
NIP.19660719 198903 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Andini Azliani

NPT : 2003003

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “TINJAUAN FASILITAS POKOK DARATAN PELABUHAN PENYEBERANGAN BATULICIN”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1 Kab.Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak Cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/I Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang, Agustus 2023

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

()

ANDINI AZLIANI
NPT. 2003003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Andini Azliani

NPT : 2003003

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

**TINJAUAN FASILITAS POKOK DARATAN PELABUHAN
PENYEBERANGAN BATULICIN**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, Agustus 2023

ANDINI AZLIANI
NPT. 2003003

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, peneliti dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul, **“TINJAUAN FASILITAS POKOK DARATAN PELABUHAN PENYEBERANGAN BATULICIN”** tepat pada waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD) di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang. Peneliti menyadari bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak yang langsung maupun tidak langsung telah terlibat dalam Penelitian Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih kepada :

1. Orang tua dan keluarga yang tak pernah berhenti memberikan dukungan dengan doa dan senantiasa memberikan semangat.
2. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, MM.,M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Bapak Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T, M.Pd. sebagai Dosen Pembimbing I dan Ibu Oktrianti Diani, S.Pd, M.Pd. sebagai Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan.
5. Seluruh Staff BPTD Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan & Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.
6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
7. Rekan-rekan satu angkatan XXXI “ADHYATAMA WIRASANA” dan adik tingkat angkatan XXXII dan XXXIII, terimakasih atas bantuan dan doanya.

8. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Peneliti menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, Agustus 2023

ANDINI AZLIANI

NPT. 2003003

TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK DARATAN PELABUHAN PENYEBERANGAN BATULICIN

ANDINI AZLIANI

Dibimbing Oleh :

Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T, M.Pd

Oktrianti Diani, S.Pd, M.Pd

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin merupakan pelabuhan lintas komersil yang sangat penting dalam mengembangkan dan menghubungkan Pulau Kalimantan dengan Pulau Sulawesi dan daerah lainnya melalui jalur laut. Dalam mewujudkan kelancaran kegiatan operasional pelabuhan diperlukan fasilitas pelabuhan yang memadai dan dapat berfungsi dengan baik. Namun, pada Pelabuhan Batulicin beberapa fasilitas daratan yang belum optimal dan berfungsi dengan baik. Tujuan penelitian ini yaitu sebagai berikut : Mengetahui kesesuaian kondisi eksisting fasilitas pokok daratan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan. Metode yang digunakan untuk menjawab penelitian ini adalah observasi, pengukuran dan dokumentasi yang kemudia di analisis kesesuaiannya sesuai formulir survey inventaris pelabuhan.

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa Pelabuhan Penyeberangan Batulicin memiliki fasilitas ruang tunggu penumpang yang tidak terpakai, tidak terdapat fasilitas jembatan serta Pelabuhan Penyeberangan Batulicin belum memiliki akses khusus pejalan kaki (*gangway*) dari dermaga menuju ke pelabuhan begitupun sebaliknya. Oleh karena itu, perlu adanya implementasi serta penambahan fasilitas untuk meningkatkan pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Pengoperasian kembali fasilitas ruang tunggu penumpang dan penambahan fasilitas penunjang untuk kenyamanan penumpang di ruang tunggu, perencanaan pembuatan fasilitas jembatan timbang serta perencanaan pembuatan akses khusus pejalan kaki (*gangway*) sebagai pemisah jalan keluar masuk penumpang dengan kendaraan yang akan naik/turun kapal guna meningkatkan pelayanan baik dikapal maupun dipelabuhan, yang ditujukan terhadap penumpang dan kendaraan melalui fasilitas yang tersedia selama pengguna jasa berada di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.

Kata kunci : Tinjauan, Fasilitas Pelabuhan, Penyeberangan

**REVIEW OF MAINLAND FACILITY NEEDS
BATULICIN FERRY PORT
ANDINI AZLIANI**

Mentored by :

Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T, M.Pd
Oktrianti Diani, S.Pd, M.Pd

ABSTRACTION

Batulicin Ferry Port is a very important commercial cross port in developing and connecting Kalimantan Island with Sulawesi Island and other areas by sea. In realizing the smooth operation of port activities, adequate port facilities are needed and can function properly. However, at Batulicin Port several land facilities are not optimal and functioning properly. The objectives of this study are as follows: Knowing the suitability of the existing conditions of mainland facilities at Batulicin Ferry Port based on the Decree of the Minister of Transportation Number 52 of 2004 concerning the Implementation of Ferry Ports. The methods used to answer this research are observation, measurement and documentation which are then analyzed for suitability according to the port inventory survey form.

From the research results it can be seen that the Batulicin Ferry Port has unused passenger waiting room facilities, there are no bridge facilities and the Batulicin Ferry Port does not yet have special pedestrian access (gangway) from the pier to the port and vice versa. Therefore, it is necessary to implement and add facilities to improve services at the Batulicin Ferry Port. Reoperation of passenger waiting room facilities and the addition of supporting facilities for passenger comfort in the waiting room, planning for the construction of weighbridge facilities and planning for the construction of special pedestrian access (gangway) as a separator for passengers and vehicles that will board / disembark the ship in order to improve services both on the ship and at the port, which are aimed at passengers and vehicles through the facilities available while service users are at the Batulicin Ferry Port.

Keywords: Overview, Port Facilities, Crossing

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG.....	i
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN SEMINAR.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR.....	iii
HALAMAN SURAT PERALIHAN HAK CIPTA	iv
HALAMAN SURAT PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Batasan Masalah.....	3
E. Manfaat Penelitian.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka	5
1. Penelitian Terdahulu.....	5
2. Teori Pendukung yang Relevan.....	6
B. Landasan Teori	8
1. Dasar Hukum.....	8
2. Dasar Teori	16
BAB III METODE PENELITIAN	21
A. Desain Penelitian	21
1. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	21
2. Jenis Penelitian	21

3. Instrument Penelitian.....	21
4. Jenis dan Sumber Data	22
5. Bagan Alir Penelitian	23
B. Teknik Pengumpulan Data	26
C. Teknik Analisis Data	27
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	32
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	32
B. Analisis Data	90
C. Pembahasan	113
BAB V PENUTUP.....	123
A. Kesimpulan.....	123
B. Saran.....	123
DAFTAR PUSTAKA	125
LAMPIRAN	xviii

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Standar Lebar Tambahan (n).....	11
Tabel 4. 1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Tanah Bumbu	33
Tabel 4. 2 Tinggi Wilayah dan Jarak ke Ibukota Kabupaten Menurut Kecamatan di Kabupaten Tanah Bumbu, 2021	33
Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Per Kecamatan Tahun 2021	34
Tabel 4. 4 Karakteristik KMP. Mahakam Raya.....	40
Tabel 4. 5 Karakteristik KMP. Jembatan Musi II	41
Tabel 4. 6 Karakteristik KMP. Teluk Cendrawasih I.....	42
Tabel 4. 7 Karakteristik KMP. Kerapu III	43
Tabel 4. 8 Karakteristik KMP. Gutila	44
Tabel 4. 9 Karakteristik KMP. Awu-Awu	45
Tabel 4. 10 Karakteristik KMP. Trunojoyo	46
Tabel 4. 11 Karakteristik KMP. Lemuru	47
Tabel 4. 12 Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.....	47
Tabel 4. 13 Perbedaan Kondisi ruang tunggu saat ramai dan lengang	49
Tabel 4. 14 Sarana dan Fasilitas Sisi Perairan Pelabuhan.....	60
Tabel 4. 15 Data Produktivitas Keberangkatan Lintasan Batulicin – Tj.Serdang Selama 15 Hari	77
Tabel 4. 16 Data Produktivitas Kedatangan Lintasan Tj.Serdang – Batulicin Selama 15 Hari	78
Tabel 4. 17 Data Produktivitas Keberangkatan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Selama 5 Tahun Terakhir	79
Tabel 4. 18 Data Produktivitas Kedatangan Lintasan Tanjung Serdang – Batulicin Selama 5 Tahun Terakhir	79
Tabel 4. 19 Data Produktivitas Keberangkatan Lintasan Batulicin – Garongkong Selama 15 Hari	80
Tabel 4. 20 Data Produktivitas Kedatangan Lintasan Garongkong – Batulicin 15 Hari.....	81
Tabel 4. 21 Data produktivitas Keberangkatan Lintasan Batulicin – Garongkong Selama 5 Tahun Terakhir	82

Tabel 4. 22 Data Produktivitas Kedatangan Lintasan Garongkong – Batulicin Selama 5 Tahun Terakhir	82
Tabel 4. 23 Daftar Lintas Penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin	87
Tabel 4. 24 Jadwal Keberangkatan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang	88
Tabel 4. 25 Fasilitas Pokok Daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin	90
Tabel 4. 26 Karakteristik Tinggi <i>Cardeck</i> Kapal	112
Tabel 4. 27 Perbandingan Antara Fasilitas yang Ada dengan Fasilitas	121
Tabel 4. 28 Perbandingan Antara Fasilitas yang Ada dengan Fasilitas	122

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bagan Alir Pelayanan Kedatangan Penumpang dari Kapal	16
Gambar 2. 2 Pola Alur Lalu Lintas Penumpang Naik Ke Kapal	16
Gambar 2. 3 Gambar Terminal Penumpang	17
Gambar 2. 4 Gambar Jembatan Timbang	18
Gambar 2. 5 Gambar <i>Gangway</i>	19
Gambar 2. 6 Contoh Lapangan Parkir Siap Muat	19
Gambar 2. 7 Fasilitas Pemadam Kebakaran	20
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	26
Gambar 3. 2 Penempatan Posisi Jembatan Timbang	31
Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Tanah Bumbu	32
Gambar 4. 2 KMP. Mahakam Raya	39
Gambar 4. 3 KMP Jembatan Musi II	40
Gambar 4. 4 KMP. Teluk Cendrawasih	41
Gambar 4. 5 KMP. Kerapu III	42
Gambar 4. 6 KMP. Gutila	43
Gambar 4. 7 KMP. Awu-Awu	44
Gambar 4. 8 KMP. Trunojoyo	45
Gambar 4. 9 KMP. Lemuru.....	46
Gambar 4. 10 Kantor Administrasi	48
Gambar 4. 11 Ruang Tunggu Penumpang	49
Gambar 4. 12 Gambar Ruang Tunggu Penumpang saat ramai.....	50
Gambar 4. 13 Ruang Tunggu Penumpang saat lengang	50
Gambar 4. 14 Penumpang yang menunggu di koridor	51
Gambar 4. 15 Penumpang yang menunggu di bawah pohon.....	51
Gambar 4. 16 Penumpang yang menunggu di lapangan parkir pengantar/penjemput	52
Gambar 4. 17 Loket Kendaraan Roda 2.....	52
Gambar 4. 18 Loket Kendaraan Roda 4.....	53
Gambar 4. 19 Loket Khusus Pejalan Kaki.....	53
Gambar 4. 20 Loket KMP. Awu-Awu	54

Gambar 4. 21 Musala	54
Gambar 4. 22 Kondisi Musala	55
Gambar 4. 23 Toilet	56
Gambar 4. 24 Kondisi di dalam toilet	56
Gambar 4. 25 Areal Parkir Non Penyeberangan	57
Gambar 4. 26 Areal Parkir Siap Muat.....	57
Gambar 4. 27 Papan Informasi Jadwal Keberangkatan Kapal.....	58
Gambar 4. 28 Instalasi Listrik	59
Gambar 4. 29 Pos Jaga	59
Gambar 4. 30 Dermaga MB I.....	61
Gambar 4. 31 Dermaga MB II	61
Gambar 4. 32 <i>Trestle</i>	62
Gambar 4. 33 <i>Trestle</i> yang berlubang dan bekas timbunan semen.....	62
Gambar 4. 34 Pagar <i>Trestle</i> yang patah	62
Gambar 4. 35 <i>Bolder</i>	63
Gambar 4. 36 <i>Bolder</i> yang berkarat	63
Gambar 4. 37 <i>Fender</i>	64
Gambar 4. 38 <i>Fender</i> yang rantainya terlepas dan berkarat	64
Gambar 4. 39 <i>Mooring Dolphin</i>	65
Gambar 4. 40 <i>Breasting Dolphin</i>	65
Gambar 4. 41 <i>Catwalk</i> Dermaga MB I.....	66
Gambar 4. 42 <i>Catwalk</i> Dermaga MB II	66
Gambar 4. 43 <i>Catwalk</i> yang berlubang.....	67
Gambar 4. 44 Pagar <i>Catwalk</i> yang berkarat.....	67
Gambar 4. 45 Rumah MB Dermaga I	68
Gambar 4. 46 Rumah MB Dermaga II.....	68
Gambar 4. 47 Kolam Pelabuhan	69
Gambar 4. 48 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan	70
Gambar 4. 49 Peta Jaringan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang.....	87
Gambar 4. 50 Peta Jaringan Lintasan Batulicin – Garongkong	88
Gambar 4. 51 <i>Layout</i> Pelabuhan Penyeberangan Batulicin	89

Gambar 4. 52 <i>Layout</i> Kondisi Eksisting di Pelabuhan penyeberangan Batulicin	91
Gambar 4. 53 Ruang Tunggu dan Fasilitas di Ruang Tunggu	92
Gambar 4. 54 Penumpang yang Menunggu di Jalur Masuk Kendaraan.....	93
Gambar 4. 55 Penumpang yang Menunggu di Bawah Pohon.....	93
Gambar 4. 56 Pengendara yang Memarkirkan Kendaraan bukan di jalur masuk kendaraan	94
Gambar 4. 57 Kendaraan yang akan menyeberang parkir di Jalan Keluar – Masuk Pelabuhan	94
Gambar 4. 58 Penumpang yang Berjalan Melalui <i>Trestle</i>	95
Gambar 4. 59 Muatan yang jatuh dari atas kendaraan	96
Gambar 4. 60 Kendaraan yang Sulit Masuk ke Area Kapal	96
Gambar 4. 61 Pola Parkir Sejajar 180 ⁰	108
Gambar 4. 62 Rencana Penyambungan <i>Gangway</i>	109
Gambar 4. 63 <i>Layout</i> Perencanaan Fasilitas yang Baru.....	113
Gambar 4. 64 Kondisi Ruang Tunggu Rencana.....	114
Gambar 4. 65 Kondisi Ruang Tunggu Rencana.....	115
Gambar 4. 66 Denah Rencana di Ruang Tunggu.....	116
Gambar 4. 67 Lapangan Parkir Kondisi Rencana	117
Gambar 4. 68 Panjang Gangway Kondisi Rencana	118
Gambar 4. 69 Lebar Gangway Kondisi Rencana.....	119
Gambar 4. 70 Jembatan Timbang Kondisi Rencana	119
Gambar 4. 71 Jembatan Timbang Kondisi Rencana	120
Gambar 4. 72 Portal Kondisi Rencana	120

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I Formulir Survey Inventaris Pelabuhan.....	xviii
Lampiran II Survey Volume Pejalan Kaki Selama 15 Hari (orang)	xix

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain merupakan aktivitas yang senantiasa dilakukan oleh masyarakat. Aktivitas tersebut membutuhkan berbagai jenis transportasi. Steenbrink (1974) dalam Ferdila (2021) Perpindahan orang dan barang yang terpisah secara geografis membuat transportasi bisa menghubungkan berbagai aktivitas masyarakat. Salahsatunya jenis transportasi yaitu transportasi yang ada diperairan.

Transportasi yang ada di perairan sangat dibutuhkan oleh masyarakat yang tinggal di wilayah maritim atau kepulauan seperti Indonesia. Dalam melakukan aktivitas, dibutuhkan angkutan penyeberangan yang dapat membantu mobilitas masyarakat. Angkutan penyeberangan memiliki peranan penting dalam sektor transportasi, yaitu berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan untuk mengangkut penumpang, kendaraan, maupun barang. Angkutan penyeberangan tersebut dapat meningkatkan potensi perekonomian di suatu daerah (Undang Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran 2008). Untuk mengangkut angkutan penyeberangan tersebut dibutuhkan sebuah Pelabuhan sebagai tempat berlabuhnya angkutan penyeberangan.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatanpengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan (Undang Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran 2008).

Salah satu Provinsi di Indonesia yang memegang peranan penting dalam pengembangan daerah lewat angkutan penyeberangan yaitu Kalimantan Selatan. Kalimantan Selatan memiliki pelabuhan penyeberangan yang terletak di Kabupaten Tanah Bumbu yaitu Pelabuhan

Penyeberangan Batulicin. Pelabuhan Penyeberangan Batulicin dikelola oleh UPT Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan untuk melayani kapal-kapal Penyeberangan dengan lintasan Batulicin-Tanjung Serdang.

Pelabuhan Batulicin merupakan pelabuhan baru yang dikelola oleh BPTD Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan, sehingga perlu adanya pemberdayaan infrastruktur dan fasilitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Pelabuhan Batulicin juga bekerjasama dengan PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang batulicin yang terus berupaya memaksimalkan fasilitas pelabuhan guna kelancaran aktifitas bongkar muat kendaraan dan penumpang di pelabuhan, beberapa fasilitas pelabuhan yang akan diperbaiki seperti ruang tunggu, lapangan parkir siap muat, *gangway*, dan jembatan timbang di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.

Berdasarkan informasi yang didapat dari Penyelenggara Pelabuhan Batulicin, bahwa perlu dilakukan pemberdayaan dan peningkatan fasilitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yang belum beroperasi secara optimal dan masih perlu adanya perbaikan atau penambahan fasilitas di daratan sesuai dengan peraturan pemerintah yang seharusnya dilaksanakan. Hal ini disebabkan karena beberapa fasilitas yang belum digunakan secara optimal dan fasilitas pokok daratan yang belum tersedia sesuai KM 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Penyeberangan. Fasilitas pokok pelabuhan penyeberangan yang sangat sedikit membuat pengoperasian Pelabuhan ini kurang maksimal, baik dari fasilitas penumpang maupun kendaraan. Pada saat menunggu kendaraan, penumpang menunggu dengan berdiri di tempat yang tidak seharusnya. Pelabuhan Penyeberangan Batulicin juga harus memiliki jembatan timbang yang dapat digunakan untuk memperlancar penyusunan pemuatan kendaraan dengan benar dan tidak mengganggu stabilitas kapal.

Kelancaran pergerakan muatan 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 dengan penjelasan diatas, maka penulis menganalisis lebih lanjut dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul penelitian **“TINJAUAN KEBUTUHAN FASILITAS POKOK DARATAN PELABUHAN PENYEBERANGAN BATULICIN”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, maka didapatkan perumusan masalah yaitu :

1. Bagaimana kondisi eksisting fasilitas pokok daratan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin mengacu pada KM 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan?
2. Apa sajakah kebutuhan fasilitas pokok daratan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yang perlu diperbaiki berdasarkan KM 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Mengetahui kondisi eksisting fasilitas pokok daratan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan.
2. Mengetahui kebutuhan fasilitas pokok daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yang perlu diperbaiki sesuai dengan KM 52 Tahun 2004.

D. Batasan Masalah

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas didalam penelitian ini tidak melewati sasaran yang akan dicapai, maka diperlukan adanya pembatasan mengenai ruang lingkup permasalahannya yaitu :

1. Lokasi yang Diteliti Adalah Pelabuhan Penyeberangan Batulicin

2. Kondisi eksisting fasilitas pokok daratan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin
3. Masalah yang akan dibahas hanya mengenai fasilitas Pokok daratan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin meliputi ruang tunggu, jembatan timbang, *gangway*, dan lapangan parkir siap muat.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat bagi penulis
 - a. Dapat mengaplikasikan ilmu yang didapat di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang dengan kenyataan yang di lapangan.
 - b. Sebagai Syarat Kelulusan dalam penyelesaian tugas akhir.
 - c. Mendapatkan wawasan ilmu pengetahuan yang lebih mendalam tentang pembahasan yang ada di penelitian ini.

2. Manfaat bagi Lembaga

Laporan penelitian dapat digunakan :

- a. Sebagai salah satu pelengkap perpustakaan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang mengenai informasi Pelabuhan Penyeberangan di Indonesia dalam hal ini yang di kelola Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II.
- b. Menjadi bahan evaluasi pihak Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II dan dapat dijadikan masukan dalam pembangunan fasilitas dan pertimbangan peningkatan pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin berdasarkan KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan.

3. Manfaat Bagi Masyarakat

Hasil penelitian dapat memberikan informasi dan wawasan masyarakat tentang kajian ilmiah tinjauan ketersediaan fasilitas pokok pelabuhan wilayah daratan pada Pelabuhan Batulicin berdasarkan teori yang telah diuji kebenarannya serta dapat memperoleh kenyamanan dan ketertiban.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Berkaitan dengan topik yang dilakukan oleh penulis dalam penelitian ini, maka perlu didukung dari penelitian-penelitian terdahulu yang membahas penelitian yang sejenis.

Sari (2020:72) meneliti tentang evaluasi fasilitas pokok sisi daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Bajoe Kabupaten Bone Sulawesi Selatan. Penelitian ini berupa penelitian evaluasi. Hasil penelitian bahwa perlu penambahan fasilitas tempat duduk sebanyak 433 kursi di ruang tunggu penumpang, pengoperasian kembali jembatan timbang yang ada dan pemisahan lapangan parkir siap muat dan lapangan parkir pengantar dan penjemput.

Salsabila (2021:75) meneliti tentang evaluasi fasilitas pokok sisi daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Alalak Kota Banjarmasin. Penelitian ini berupa penelitian evaluasi. Hasil penelitian bahwa perlu penambahan fasilitas lapangan parkir siap muat sebesar 8,47 m², penempatan fasilitas loket sesuai dengan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor :SK.242/HK.104/DRJD/2010, penambahan fasilitas alat pemadam api ringan (APAR) dan penambahan pembatas atau marka jalan.

Mavi (2022:54) meneliti tentang evaluasi pemanfaatan fasilitas pokok daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Balohan Kota Sabang Provinsi Aceh. Penelitian ini berupa penelitian evaluasi. Hasil penelitian bahwa perlu penambahan fasilitas tempat duduk sebanyak 280 kursi di ruang tunggu penumpang, dan fasilitas penunjang ruang ibu menyusui, ruang informasi dan tempat duduk untuk penyandang disabilitas. Pengoperasian jembatan timbang dan loket serta pemasangan portal, dan *gangway*.

Persamaan penelitian ini dengan 3 penelitian sejenisnya yaitu sama- sama meneliti tentang fasilitas pokok sisi daratan berupa ruang tunggu penumpang, jembatan timbang dan *gangway*. Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada objek penelitian. Peneliti melakukan penelitian ini dikarenakan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin merupakan pelabuhan komersil yang melayani rute penyeberangan rutin setiap hari dan masih perlu pembangunan lebih lanjut karena belum terdapat jembatan timbang, ruang tunggu dengan kapasitas yang memadai, dan *gangway* untuk penumpang untuk meningkatkan kualitas pelayanan yang maksimal.

2. Teori Pendukung yang Relevan

a. Transportasi

Menurut Ilham dan Komalasari (2017:32) dalam Saputro (2021:10) Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana, prasarana, yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Banyak elemen yang terkait dalam sistem transportasi baik sarana, prasarana maupun pergerakan, antara lain: kelaikan, sertifikasi, perambuan, kenavigasian, sumber daya manusia, geografi, demografi dan lain-lain.

Terdapat lima unsur utama transportasi, yaitu:

- a. Manusia, yang memerlukan transportasi
- b. Barang, yang dibutuhkan manusia
- c. Kendaraan, sarana untuk transportasi
- d. Jalan, prasarana untuk transportasi
- e. Organisasi, pengelola kegiatan transportasi

Sebagian besar kegiatan manusia sehari-hari berhubungan dengan penggunaan alat transportasi. Dengan alat pengangkutan tersebut maka manusia lebih mudah untuk berpindah tempat atau memindahkan barang ke tujuan tertentu.

Menurut Abubakar (2013), transportasi merupakan salah satu aspek yang paling penting dan strategis dalam memperlancar roda pembangunan, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi seluruh aspek kehidupan. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan. Proses kegiatan angkutan, pengangkutan atau transportasi mengandung unsur yang dikelompokkan sebagai berikut:

1. Ada alat angkutnya (*Vehicles*);
2. Ada jalan tempat lintasan yang dilewati (*Ways*);
3. Ada angkutannya (*Commodities*);
4. Ada aturannya (*Regulations*);
5. Ada tempat asal/tujuannya (*Terminals*).

b. Kepelabuhanan

- 1) Pelabuhan (Soedjono, 2007) adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat transportasi.
- 2) Kepelabuhanan, menurut Abubakar, dkk (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.

c. **Angkutan Penyeberangan**

Menurut Abubakar (2013), berdasarkan buku *Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar*, 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.

d. **Tinjauan**

Secara garis umum, Tinjauan adalah pemeriksaan yang teliti, penyelidikan, kegiatan pengumpulan data, pengolahan, analisa dan penyajian data yang dilakukan secara sistematis dan objektif untuk memecahkan suatu persoalan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian tinjauan adalah mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), pandangan, pendapat (sesudah menyelidiki, mempelajari, dan sebagainya (Nevtian, 2019).

B. Landasan Teori

1. Dasar Hukum

a. **Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

1) **Pada pasal 1 ayat 16**

Pelabuhan merupakan 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) Pada pasal 68

Pelabuhan memiliki peran sebagai berikut:

Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;

- a) Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- b) Tempat kegiatan alih moda transportasi;
- c) Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- d) Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang;
- e) Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan.

1) Pasal 2 :

- a) Setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas portal dan jembatan timbang.
- b) Fasilitas portal dan jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) di tempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan.
- c) Fasilitas portal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan.
- d) Setiap kendaraan beserta muatannya yang akan diangkut menggunakan kapal angkutan penyeberangan wajib diketahui:

(1) Dimensi (tinggi); dan

(2) Berat

2) Pasal 3:

- a) Dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat

(1) huruf a sekurang-kurangnya harus diketahui ukuran tinggi kendaraan beserta muatannya.

- b) Pemuatan kendaraan beserta muatannya ke dalam kapal harus memperhitungkan jarak aman (clearance) dengan sprinkler yang terdapat di ruang kendaraan agar sprinkler dapat bekerja maksimum pada saat terjadi kebakaran.
- 3) Pasal 4:
- a) Berat kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 ayat (4) huruf b wajib dilakukan penimbangan dengan menggunakan fasilitas jembatan timbang.
 - b) Berat kendaraan beserta muatannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh melebihi kapasitas dermaga.
- c. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan
- 1) Pasal 8
- Ruang jalur pejalan kaki merupakan ruang yang diperlukan pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan yang dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia pada saat membawa barang atau berjalan bersama dengan pejalan kaki lainnya baik dalam kondisi diam maupun bergerak.
- 2) BAB II Point (a) Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki berdasarkan Dimensi Tubuh Manusia Kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian adalah 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya. Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kaki :
- a) Tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu $0,27 \text{ m}^2$;
 - b) Tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu $1,08 \text{ m}^2$; dan
 - c) Membawa barang dan keadaan bergerak yaitu $1,35 \text{ m}^2 - 1,62 \text{ m}^2$.

3) BAB II poin (c) Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki Perencanaan dan perancangan jalur pejalan kaki harus memperhatikan ruang bebas. Spesifikasi ruang bebas jalur pejalan kaki ini yaitu sebagai berikut:

- a) Memiliki tinggi paling sedikit 2,5 m;
- b) Perbedaan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor adalah 20 cm.

4) BAB III Poin 3.1.2 Penyediaan Berdasarkan Fungsi Jalan dan Penggunaan Lahan

Perancangan dimensi prasarana pejalan kaki harus memperhatikan standar minimum perancangan dimensi prasarana pejalan kaki. Dalam hal kebutuhan jalur pejalan kaki melampaui ketentuan lebar minimum, maka lebar jalur pejalan kaki (W) dapat dihitung berdasarkan volume pejalan kaki rencana (P) yaitu volume rata-rata per menit pada interval puncak. Lebar jalur pejalan kaki dapat dihitung dengan rumus 2.1 sebagai berikut:

$$W = \frac{p}{35} + n \tag{2.1}$$

Keterangan:

P : Volume pejalan kaki rencana (orang/ menit/ meter)

W : Lebar jalur pejalan kaki (meter)

n : Lebar tambahan (meter)

Berikut standar lembar tambahan (n) dapat dilihat pada tabel 2.1 sebagai berikut :

Tabel 2. 1 Standar Lebar Tambahan (n)

Lokasi	N
Jalan di daerah pasar	1,5
Jalan di daerah perbelanjaan bukan pasar	1,0
Jalan di daerah lain	0,5

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014

d. Keputusan Menteri Perhubungan KM Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan

1) Pasal 1 ayat (4)

Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan.

2) Pasal 6 ayat (5)

Rencana penentuan lahan daratan disusun untuk penyediaan kegiatan:

a) Fasilitas pokok, antara lain:

- 1) Terminal penumpang;
- 2) Penimbang kendaraan bermuatan;
- 3) Jalan penumpang keluar/ masuk kapal;
- 4) Perkantoran untuk kegiatan pemerintah dan pelayanan jasa;
- 5) Fasilitas penyimpanan bahan bakar (bunker);
- 6) Instalasi air, listrik dan telekomunikasi;
- 7) Akses jalan dan/ atau kereta api;
- 8) Fasilitas pemadam kebakaran;
- 9) Tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal.

b) Fasilitas penunjang, antara lain :

- 1) Kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan;
- 2) Tempat penampungan limbah;
- 3) Fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan.

3) Lampiran Keputusan Menteri Perhubungan KM Nomor 52 Tahun 2004 ini yaitu mengenai analisis untuk:

a) Kebutuhan Gedung Terminal yaitu sebagai berikut:

(1) Ruang Tunggu

$$A1 = a . n . N . x . y \quad (2.2)$$

(2) Ruang Kantor (a2)

$$A2 = (15\% \cdot a1) \quad (2.3)$$

(3) Ruang Kantin (a3)

$$A3 = (15\% \cdot A1) \quad (2.4)$$

(4) Ruang Utilitas

$$A4 = (25\% \cdot (a1+a2+a3)) \quad (2.5)$$

(5) Ruang Publik

$$A5 = (10\% \cdot (a1+a2+a3+a4)) \quad (2.6)$$

Sehingga luas total areal Gedung terminal (m²):

$$A = a1 + a2 + a3 + a4 + a5 \quad (2.7)$$

Keterangan :

A1 : Luas ruang tunggu (m²)

A : Persyaratan luas ruang untuk 1 orang (1,2 m² per orang)

n : Jumlah penumpang dalam 1 kapal

N : Jumlah kapal yang bertolak bersamaan = 1 kapal

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

y : Rasio lonjakan 1,2

b) Kebutuhan Lapangan Parkir Kendaraan Penyeberang

$$A1 = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y \quad (2.8)$$

Keterangan :

A : Luas lapangan parkir (m²)

a : Luas areal yang dibutuhkan untuk satu unit kendaraan(m²)

$$\text{Truk 8 ton} = 60 \text{ m}^2$$

$$\text{Truk 4 ton} = 45 \text{ m}^2$$

$$\text{Truk 2 ton} = 25 \text{ m}^2$$

$$\text{Kendaraan Penumpang} = 25 \text{ m}^2$$

n : Jumlah penumpang dalam satu kapal = (jumlah rata – rata penumpang)

N : Jumlah kapal yang sandar/berangkat bersamaan waktu

x : Rata - rata pemanfaatan (1,0)

y : Rasio konsentrasi (1,0 – 1,6)

c) Lapangan Parkir Antar/Jemput

Lapangan parkir antar/jemput bagi kendaraan yang akan menjemput penumpang arealnya dapat dihitung berdasarkan persamaan rumus (2.3) sebagai berikut :

$$A' = a \cdot n_1 \cdot N \cdot x \cdot y \cdot z \cdot 1/n_2 \quad (2.9)$$

Keterangan :

A^1 : Luas total areal parkir untuk kendaraan Antar/Jemput

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

n_1 : Jumlah penumpang dalam satu kapal

n_2 : Jumlah penumpang dalam satu kendaraan (Rata-rata 8 orang / kendaraan)

N : Jumlah kapal Datang/Berangkat pada saat bersamaan.

x : Rata - rata pemanfaatan (1,0)

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

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

d) Area Fasilitas Bahan Bakar

Kebutuhan Area untuk Tempat Penampungan BBM dihitung berdasarkan Jumlah Kebutuhan BBM per hari.

e) Area Fasilitas Air Bersih

Kebutuhan Area untuk Fasilitas Air Bersih dihitung berdasarkan Jumlah Kebutuhan Air Bersih per hari.

f) Area Generator

Kebutuhan Areal untuk Generator didasarkan Pada Standar Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Listrik seluas 150 m².

g) Area Terminal Angkutan Umum Dan Parkir

Kebutuhan Areal untuk Terminal Angkutan Umum dan

Parkirakan dihitung berdasarkan daya Tampung Mobil yang Masuk dan Berhenti di Terminal.

h) Area Fasilitas Peribadatan

Kebutuhan Ruang Fasilitas Peribadatan didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 penduduk Pendukung yaitu seluas 60 m².

i) Area Fasilitas Kesehatan

Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Kesehatan didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 Penduduk pendukung yaitu seluas 60 m².

j) Area Fasilitas Perdagangan

Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Perdagangan didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 Penduduk pendukung yaitu seluas 60m².

k) Area Fasilitas Pos dan Telekomunikasi

Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Pos dan Telekomunikasi didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 Penduduk pendukung yaitu seluas 60 m².

e. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.2681/AP.005/DRJD/2006 Tentang Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan

1) Pasal 5 Ayat (1)

Pelayanan pelabuhan penyeberangan dapat dilakukan apabila fasilitas pelabuhan penyeberangan telah siap untuk dioperasikan.

2) Pasal 5 Ayat (2)

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

a. Fasilitas daratan;

b. Fasilitas perairan.

3) Lampiran II: Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan

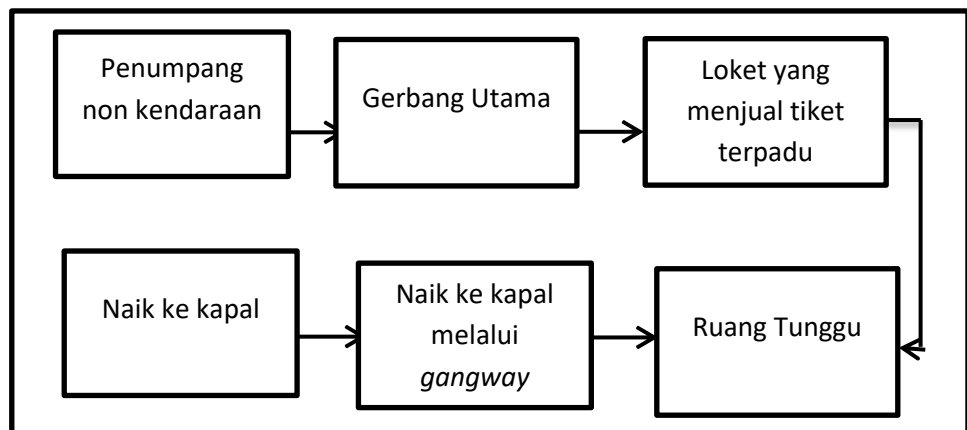
Darat Nomor: SK.2681/AP.005/DRJD/2006 Prosedur Pelayanan Untuk Kedatangan Penumpang dari Kapal.

Penumpang yang tidak membawa atau mengendarai kendaraan turun melalui *gangway*, melewati ruang tunggu. Setelah itu langsung menuju pintu keluar dari terminal yang telah disediakan. Jika hendak menaiki taksi atau angkutan umum lainnya langsung menuju tempat parkir angkutan umum yang ada. Berikut bagan alir pelayanan kedatangan penumpang dari kapal pada gambar 2.1 dan pola alur lalu lintas penumpang dari kapal dapat dilihat pada gambar 2.2 :



Gambar 2. 1 Bagan Alir Pelayanan Kedatangan Penumpang dari Kapal

Sumber: Lampiran SK.2681/AP.005/DRJD/2006



Gambar 2. 2 Pola Alur Lalu Lintas Penumpang Naik Ke Kapal

Sumber : Lampiran Sk.2681/Ap.005/Drjd/2006

2. Dasar Teori

a. Fasilitas Pokok Sisi Daratan

Fasilitas adalah perwujudan fisik dalam bentuk bangunan

yang dipergunakan sebagai wadah aktivitas manusia. Secara umum fasilitas dapat berupa bangunan gedung, jalan, jembatan, pabrik dan lainnya yang dibangun sebagai bangunan baru atau hasil renovasi. Fasilitas merupakan bagian dari investasi dirancang dan dibangun untuk kebutuhan bisnis dan sosial manusia (Labombang, 2008). Fasilitas Pokok Sisi Daratan merupakan seluruh fasilitas pokok yang ada pada sisi daratan pelabuhan seperti asilitas pokok yang dimaksud seperti di antaranya, dermaga, tentunya termasuk coast-way dan trestle yang menghubungkan dermaga dengan darata. Fasilitas lainnya berupa tempat penyimpanan barang, seperti gudang, lapangan penumpukan, terminal peti kemas serta terminal curah cair/kering.

1) Terminal Penumpang

Terminal penumpang merupakan bangunan gedung sebagai tempat untuk ruang tunggu penumpang sebelum diperkenankan memasuki kapal. Sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.5062/AP 005/DRJD/2020 tentang Pedoman Penilaian Terhadap Penerapan Standar Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan harus meliputi tolok ukur dari unsur-unsur pelayanan yaitu keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan keterjangkauan, kehandalan keteraturan, dan kesetaraan pada masing-masing fasilitas pelabuhan Berikut gambar terminal penumpang dapat dilihat pada gambar 2.3 :



Gambar 2. 3 Gambar Terminal Penumpang

Sumber: <https://tinyurl.com/358c5c9f>

2) Penimbang kendaraan bermuatan

Menurut Abubakar, dkk (2010) dalam bukunya yang berjudul Suatu Pengantar Transportasi Penyeberangan, menyatakan bahwa jembatan timbang sebagai tempat untuk menimbang kendaraan beserta muatannya dalam rangka keselamatan fasilitas pelabuhan dan pelayaran. Jembatan timbang dapat dilihat pada Gambar 2.4 :



Gambar 2. 4 Gambar Jembatan Timbang

Sumber : <https://tinyurl.com/22w4fa5j>

3) *Gangway*

Jalan penumpang keluar/masuk kapal (*gangway*) sebagai tempat untuk memisahkan akses penumpang dan akses kendaraan dengan menggunakan jalan/jembatan yang diberi pagar langsung menyambung pada dek kapal sehingga melancarkan sistem transportasi di pelabuhan (Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 2006). *Gangway* berguna sebagai jalan khusus bagi penumpang yang tidak memiliki kendaraan untuk keluar dari kapal menuju ruang tunggu dan melanjutkan perjalanan menggunakan angkutan umum keluar terminal. *Gangway* dapat dilihat pada gambar 2.5 sebagai berikut :



Gambar 2. 5 Gambar *Gangway*

Sumber: Dokumentasi Penyelenggara Pelabuhan Batulicin 2023

4) Bunker (Fasilitas penyimpanan bahan bakar)

Bunker sebagai tempat untuk menyimpan dan menyediakan bahan bakar kapal.

5) Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan parkir merupakan sarana parkir untuk menampung kendaraan sebelum naik kapal ke atau menampung kendaraan baik untuk istirahat, menunggu proses administrasi (*ticketing*) maupun menunggu giliran untuk *boarding* ke dalam kapal. Lapangan parkir siap muat pada gambar 2.6 :



Gambar 2. 6 Contoh Lapangan Parkir Siap Muat

Sumber : Dokumentasi Penyelenggara Pelabuhan Batulicin 2023

- 6) Instalasi air, listrik, dan telekomunikasi
 - a) Instalasi air untuk menyediakan air bersih yang digunakan untuk keperluan kapal.
 - b) Instalasi listrik untuk memasok tenaga listrik guna mendukung kegiatan bongkar muat di Pelabuhan.
 - c) Telekomunikasi untuk memudahkan komunikasi internal dan eksternal pelabuhan.
- 7) Akses jalan dan/atau jalur kereta api
Yaitu prasarana untuk menghubungkan antar fasilitas dalam pelabuhan.

8) Fasilitas Pemadam Kebakaran

Fasilitas pemadam kebakaran adalah fasilitas untuk menanggulangi bahaya kebakaran yang dapat *hydrant*, tabung kebakaran, alat pendeteksi kebakaran, dan unit mobil pemadam kebakaran. Gambar Fasilitas Pemadam Kebakaran dapat dilihat pada gambar 2.7 :



Gambar 2. 7 Fasilitas Pemadam Kebakaran

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kalsel, 2023

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Pelaksanaan Penelitian ini dilaksanakan pada Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yang terletak pada Kabupaten Kota Baru Provinsi Kalimantan Selatan. Penelitian ini dilakukan selama 2 bulan untuk mengumpulkan data-data yang diperlukan dalam penyelesaian penelitian ini yaitu dilaksanakan pada bulan April sampai dengan Mei.

2. Jenis Penelitian

Penelitian kuantitatif merupakan penelitian yang bermula dari suatu teori menuju bentuk perolehan suatu data numerik di lapangan. Pendekatan penelitian merupakan salah satu aspek penting dalam melaksanakan kegiatan penelitian. Pendekatan penelitian kuantitatif disebut juga pendekatan *positivistic*. Pendekatan kuantitatif digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan dan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Pendekatan kuantitatif ini digunakan dengan tujuan untuk mendapatkan informasi berdasarkan hasil pengukuran dari instrumen yang telah divalidasi.

3. Instrument Penelitian

Menurut Sugiono (2013), instrumen penelitian adalah suatu alat yang digunakan untuk mengukur fenomena alam maupun sosial yang diamati. Dimana pada penelitian ini instrument penelitian yang

digunakan antara lain:

- a. Formulir Survey Inventarisasi Pelabuhan, Formulir dapat dilihat pada Lampiran I.
- b. Formulir Data Survey Volume Pejalan Kaki pada Pelabuhan Penyeberangan Batulicin, Formulir dapat dilihat pada Lampiran II.

4. Jenis dan Sumber Data

Sumber data penelitian ini adalah :

a) Data Primer

Dalam penelitian ini data primer diperoleh dari observasi atau pengamatan oleh peneliti, telaah pernyataan dan pengambilan dokumentasi. Telaah pertanyaan yang dilakukan dengan Korsatpel dan Pegawai Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin serta penumpang.

1) Korsatpel Pelabuhan Penyeberangan Batulicin

Data yang diperoleh yaitu sejarah pelabuhan dan keluhan dari penumpang mengenai fasilitas yang disediakan.

2) Pegawai Satpel Pelabuhan Penyeberangan Batulicin

Data yang diperoleh yaitu mengenai penyebab fasilitas tidak digunakan kembali dan fasilitas yang kurang optimal penggunaannya.

3) Penumpang

Data yang diperoleh yaitu alasan penumpang tidak menggunakan fasilitas yang disediakan dan harapan penumpang untuk perbaikan fasilitas pelabuhan kedepannya.

b) Data Sekunder

Data sekunder pada penelitian ini diantaranya data produktivitas penumpang dan kendaraan selama 5 tahun, data penumpang pejalan kaki, data kondisi fasilitas pelabuhan pada tahun 2022 dan hasil studi literatur lainnya.

5. Bagan Alir Penelitian

Agar tujuan penelitian terarah dan mencapai target, maka disusunlah kerangka penelitian berupa dasar atau rencana yang akan menjadi panduan utama dalam melakukan penelitian dengan berbagai macam metode penelitian, maupun data-data yang harus diambil dan diolah. Hal itu mempunyai tujuan agar diperoleh pemecahan masalah dan peneliti dapat memberikan kesimpulan dan saran terkait penelitian ini. Dalam penelitian ini terdapat 4 (empat) tahapan, setiap tahapan ini saling berhubungan untuk mencapai tujuan dari dilakukannya penelitian. Berikut adalah penjelasan dari tiap tahap dan langkah-langkah yang ada dalam tiap tahap - tahap tersebut:

a. Tahap Awal

Pada tahap ini dilakukan beberapa langkah yaitu:

1) Mulai

Ini adalah langkah awal dalam penelitian yang dilakukan.

2) Pengamatan

Langkah ini dilakukan sebagai awal dalam penelitian, untuk dapat lebih mengenal dan memahami kondisi yang terjadi di lapangan, pengenalan terhadap kondisi yang sebenarnya ini dirasa perlu dilakukan karena setelah dikenal dan dipahaminya kondisi yang sebenarnya maka dapat dilanjutkan dengan langkah rumusan masalah.

3) Rumusan Masalah

Langkah ini merupakan langkah lanjutan dari observasi lapangan dimana setelah dilakukannya pengamatan terhadap kondisi yang terjadi saat ini di lapangan maka dilakukan rumusan masalah. Langkah ini dilakukan untuk dapat mengetahui adanya ketidaksesuaian kondisi yang terjadi di lapangan dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan teori dan peraturan yang berlaku. Setelah didapatkannya permasalahan atau ketidak sesuaian antara kondisi yang terjadi dengan kondisi yang seharusnya maka dilanjutkan dengan langkah pengumpulan data.

4) Pengumpulan Data

Langkah ini bertujuan untuk mempersiapkan segala sesuatu yang akan digunakan untuk pengumpulan data demi memudahkan proses pengumpulan data kedepannya.

5) Studi Literatur

Langkah ini bertujuan untuk memperkuat penelitian yang akan dibahas dalam pengambilan suatu masalah. Pada langkah ini dilakukan kajian terhadap terori-teori yang bersangkutan dan dasar hukum yang berlaku.

b. Tahap Pengumpulan Data

Pada tahap ini terdapat 2 (dua) langkah, yaitu :

1) Pengumpulan Data

Langkah pengumpulan data ini merupakan langkah yang dilakukan dengan tujuan melengkapi kebutuhan akan data-data dalam penyusunan kertas kerja wajib. Dalam pengumpulan data ini ada 2 (dua) jenis pengumpulan data yaitu dengan cara primer dan sekunder, dimana:

a) Data primer yaitu data-data yang didapatkan dengan cara melakukan survei secara langsung ke lapangan. Data primer adalah sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya yang berupa wawancara, jajak pendapat dari individu atau kelompok (orang) maupun hasil observasi dari suatu obyek, kejadian atau hasil pengujian (benda). Dengan kata lain, peneliti membutuhkan pengumpulan data dengan cara menjawab pertanyaan riset (metode survei) atau penelitian benda (metode observasi).

b) Data sekunder adalah data-data yang didapatkan dengan cara meminta data ke instansi yang bersangkutan. Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh melalui media perantara atau secara tidak langsung yang berupa buku, catatan, bukti yang telah ada, atau arsip baik yang dipublikasikan maupun yang tidak dipublikasikan secara

umum.

2) Pengolahan Data

Setelah keseluruhan data yang dibutuhkan telah didapat maka dilanjutkan dengan langkah pengolahan data, langkah ini dilakukan dengan tujuan mempermudah dalam hal pembacaan data mentah hasil survei yang dilakukan. Hasil pengolahan data inilah yang akan menjadi pacuan dalam penyusunan kertas kerja wajib.

c. Tahap Analisis

Pada tahap ini dilakukan 2 (dua) langkah, yaitu :

1) Analisa Data

Langkah ini merupakan suatu kegiatan mengubah data hasil rekapitulasi data mejadi suatu informasi yang dapat digunakan untuk mengambil kesimpulan dalam suatu penelitian.

2) Pemecahan Masalah

Langkah ini merupakan suatu proses dimana suatu situasi diamati kemudian bila ditemukan adanya masalah dibuatkan penyelesaiannya dengan cara menentukan masalah, mengurangi atau menghilangkan masalah atau mencegah masalah tersebut terjadi.

d. Tahap Akhir

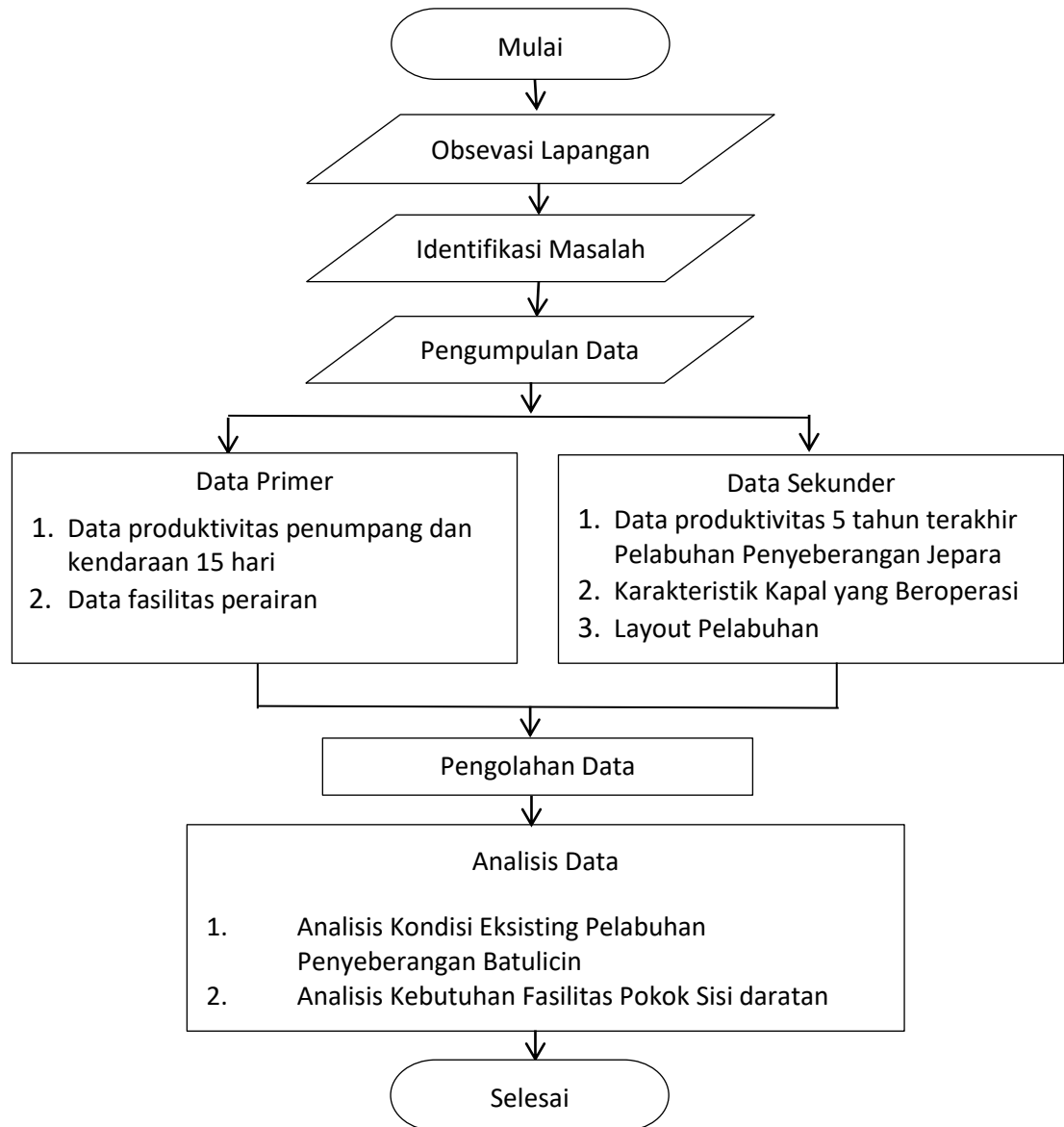
Sesuai dengan namanya, tahap ini merupakan tahapan terakhir dalam penyusunan suatu penelitian, dimana dalam tahap ini terdapat beberapa langkah yaitu :

1) Kesimpulan dan saran

Langkah ini bertujuan untuk menyimpulkan hasil dari penelitian yang dilakukan dan memberikan serta mengajukan suatu saran agar dapat dilakukannya perbaikan.

2) Selesai

Langkah ini merupakan langkah akhir dari seluruh kegiatan penelitian yang telah dilakukan. Gambar bagan alir penelitian dapat dilihat pada gambar 3. 1:



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan beberapa metode sebagai bahan acuan dan perbandingan. Metode primer yang dilakukan dalam penelitian ini adalah :

1. Data Primer

Menurut Suryabrata (2016:39) dalam Mavi (2022:22), data primer adalah data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti (atau petugas- petugasnya) dari sumber pertamanya.

a) Metode Observasi

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

1) Pencatatan Penumpang dan Kendaraan

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

2) Pengukuran

Menurut Hamzah (2014) dalam Mavi (2022:22) juga memberikan definisi yang serupa mengenai pengukuran, yaitu pemberian angka kepada suatu atribut atau karakteristik tertentu menurut aturan atau formulasi yang jelas. Metode pengukuran dilakukan secara langsung disetiap dimensi dari fasilitas yang ada di Pelabuhan Batulicin.

3) Dokumentasi

Pada pengumpulan data ini, dilakukan pengambilan gambar oleh penulis fasilitas pokok daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin Pengamatan Tata Letak Pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Mengumpulkan data yang dilakukan dengan mengambil gambar objek pada Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.

C. Teknik Analisis Data

Teknik Analisis bertujuan untuk memudahkan di dalam penulisan serta mempermudah menganalisa penelitian. Teknik Analisis dapat dilakukan dengan:

1. Analisis Kesesuaian Kondisi Eksisting Fasilitas Pokok Daratan dengan menggunakan Formulir Survey Inventaris Fasilitas Sisi Daratan

Menganalisis kebutuhan dan mengetahui posisi fasilitas pokok

daratan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yang mengacu pada KM 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin dengan mengisi formulir survey Inventaris Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan pada Lampiran I.

a) Area Fasilitas Bahan Bakar

Kebutuhan Area untuk Tempat Penampungan BBM dihitung berdasarkan Jumlah Kebutuhan BBM per hari.

b) Area Fasilitas Air Bersih

Kebutuhan Area untuk Fasilitas Air Bersih dihitung berdasarkan Jumlah Kebutuhan Air Bersih per hari.

c) Area Generator

Kebutuhan Areal untuk Generator didasarkan Pada Standar Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Listrik seluas 150 m^2 .

d) Area Terminal Angkutan Umum Dan Parkir

Kebutuhan Areal untuk Terminal Angkutan Umum dan Parkir akan dihitung berdasarkan daya Tampung Mobil yang Masuk dan Berhenti di Terminal.

e) Area Fasilitas Peribadatan

Kebutuhan Ruang Fasilitas Peribadatan didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 penduduk Pendukung yaitu seluas 60 m^2 .

f) Area Fasilitas Kesehatan

Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Kesehatan didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 Penduduk pendukung yaitu seluas 60 m^2 .

g) Area Fasilitas Perdagangan

Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Perdagangan didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Umum dan Fasilitas Sosial untuk 250 Penduduk pendukung yaitu seluas 60 m^2 .

h) Area Fasilitas Pos dan Telekomunikasi

Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas Pos dan Telekomunikasi didasarkan pada Kebutuhan Ruang untuk Fasilitas umum dan

Fasilitas Sosial untuk 250 Penduduk pendukung yaitu seluas 60 m².

2. Analisis Kebutuhan fasilitas pokok daratan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yang perlu diperbaiki.

Mengetahui kebutuhan fasilitas pokok daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yang perlu diperbaiki.

a. Analisis Kebutuhan Fasilitas Pokok Pelabuhan (Analisis Luasan Ruang Tunggu)

Menganalisis luas kebutuhan ruang tunggu menggunakan KM Nomor 52 tahun 2004 pada lampiran II (dua). Berikut langkah – langkah dalam menganalisis fasilitas pokok pelabuhan yaitu:

- 1) Melakukan pengamatan pada kondisi eksisting fasilitas – fasilitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin;
- 2) Menyamakan KM Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan dengan kondisi eksisting prasarana Pelabuhan Penyeberangan Batulicin;
- 3) Menghitung luasan ruang tunggu menggunakan KM 52 tahun 2004 pada lampiran II (dua) menggunakan rumus sebagai berikut:

$$A1 = a. n. N. x. y$$

(3.1) Keterangan :

A1 : Luas ruang tunggu (m²)

A : Luas areal yang dibutuhkan untuk satu orang (1,2 m² perorang)

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

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

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

y : Rasio Konsentrasi (1,2)

- 4) Untuk menghitung rasio konsentrasi ruang tunggu, maka digunakan rumus sebagai berikut :

$$x = \frac{\text{Jumlah Penumpang terbanyak dalam 1 tahun}}{\text{Jumlah penumpang kapal} \times \text{jumlah trip/tahun}} \quad (3.2)$$

b. Analisis Kebutuhan *Gangway* (Jalan Akses Penumpang)

Menganalisis dimensi *gangway* (jalan akses penumpang) menggunakan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014. Berikut langkah – langkah analisis dimensi *gangway* yaitu:

- 5) Melakukan pengamatan secara langsung fasilitas – fasilitas darat yang dibutuhkan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin berupa *gangway* (jalan akses penumpang).
- 6) Melakukan wawancara kepada pengguna jasa mengenai kenyamanan dan keamanannya untuk berjalan ke kapal berdampingan dengan kendaraan;
- 7) Melakukan pengamatan banyaknya pejalan kaki yang lewat selama beberapa menit di waktu-waktu yang padat;
- 8) Memasukkan data hasil pengamatan tersebut yaitu kebutuhan lebar dan tinggi *gangway* (jalan akses penumpang) sesuai dengan ketentuan yang terdapat di Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 dengan rumus kebutuhan lebar yaitu :

$$w = \frac{p}{35} + n \quad (3.3)$$

Keterangan:

P : Volume pejalan kaki rencana (orang/ menit/ meter)

W : Lebar jalur pejalan kaki (meter)

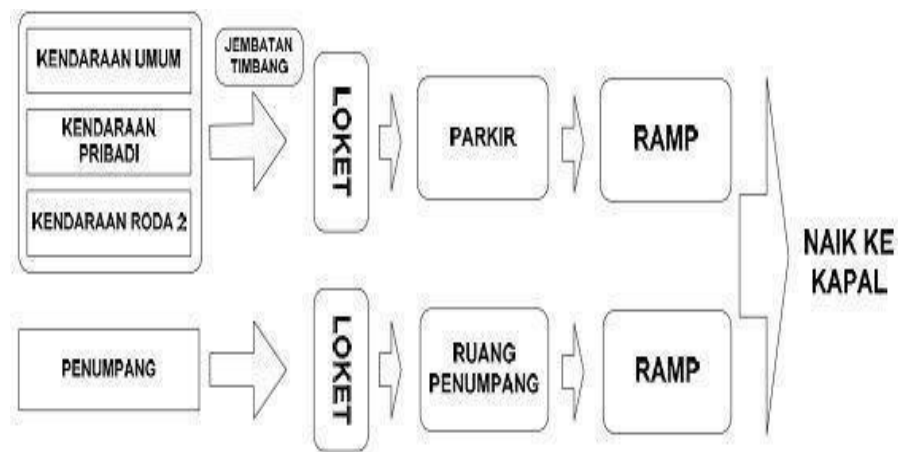
n : Lebar tambahan (meter)

- 9) Melakukan observasi perencanaan penempatan posisi, arah dan panjang *gangway* (jalan akses penumpang).

b. Analisis Kebutuhan Posisi Penempatan Jembatan Timbang

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

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin belum beroperasinya fasilitas jembatan timbang dan portal sehingga sering ditemui kendaraan yang membawa muatan melebihi kapasitas dan juga tidak adanya pengukuran tinggi kendaraan yang akan menyeberang jembatan timbang. Adapun aturan penempatan posisi fasilitas jembatan timbang yang sesuai arus masuk kendaraan yang benar dilihat pada gambar 3.2 dibawah ini :



Gambar 3. 2 Penempatan Posisi Jembatan Timbang

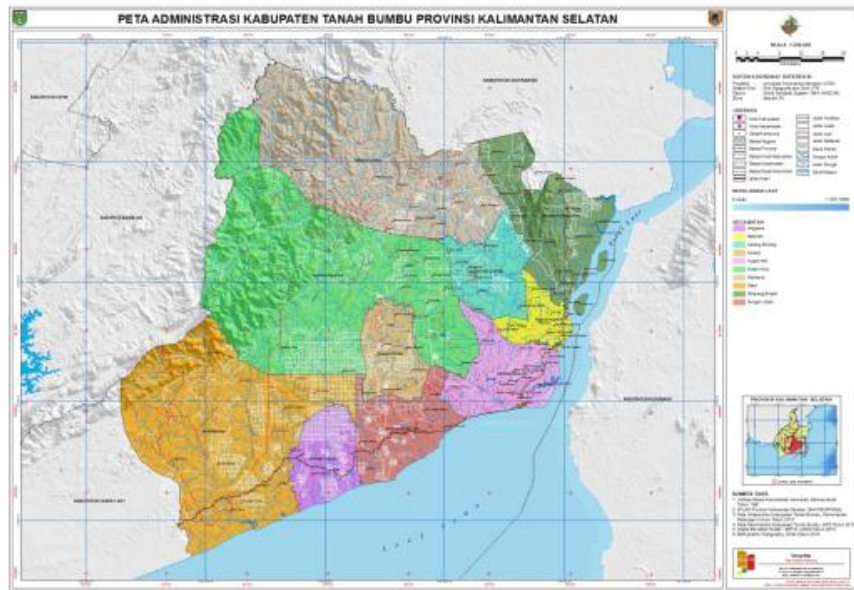
Sumber: LampiranII PadaSK.242/HK.104/DRJD/2010

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Gambaran Lokasi Penelitian

a. Kondisi Geografis



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Tanah Bumbu

Sumber : Administrasi Kabupaten Tanah Bumbu | Peta Tematik Indonesia
(wordpress.com)

Secara geografis Kabupaten Tanah Bumbu terletak di antara :
 $2^{\circ}52' - 3^{\circ}47'$ Lintang Selatan dan $115^{\circ}15' - 116^{\circ}04'$ Bujur Timur. Kabupaten Tanah Bumbu adalah salah satu kabupaten dari 13 kabupaten di Provinsi Kalimantan Selatan yang terletak persis di ujung tenggara Pulau Kalimantan. Dengan luas wilayah 4.890,3 km² (489.030 Ha) atau 12,622 persen dari total luas Provinsi Kalimantan Selatan yang terbagi atas 12 kecamatan, 5 kelurahan dan 144 desa.

b. Batas Administrasi

Tanah Bumbu terletak dibagian selatan Provinsi Kalimantan Selatan dengan batas - batas administratif :

Sebelah Utara : Kabupaten Kotabaru dan Kabupaten Hulu Sungai

Tengah

Sebelah Timur : Kabupaten Kotabaru

Sebelah Selatan : Laut Jawa

Sebelah Barat : Kabupaten Banjar dan Kabupaten Tanah Laut

c. Luas Wilayah

Luas keseluruhan dari Kabupaten Tanah Bumbu yaitu 4.890,30 Km². Berikut luas wilayah per kecamatan di Kabupaten Tanah Bumbu dapat dilihat pada tabel 4.1.

Tabel 4. 1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Tanah Bumbu

No	Kecamatan	Ibu Kota Kecamatan	Luas (Km ²)	Persentase terhadap Luas Kabupaten/ Kota (%)
1	Kusan Hilir	Kota Pagatan	74,56	1,5
2	Kusan Tengah	Saring Sungai Binjai	214,45	4,4
3	Sungai Loban	Sari Mulya	383,91	7,9
4	Satui	Sungai Danau	877,87	18,0
5	Angsana	Angsana	195,95	4,0
6	Kusan Hulu	Binawara	249,73	5,1
7	Kuranji	Giri Mulya	114,64	2,3
8	Teluk Kepayang	Tekuk Kepayang	1.253,51	25,6
9	Batulicin	Batulicin	135,16	2,8
10	Karang Bintang	Karang Bintang	201,40	4,1
11	Simpang Empat	Kampung Baru	293,48	6,0
12	Mantewe	Mantewe	895,64	18,3
TANAH BUMBU			4.890,3	100

Sumber: Tanah Bumbu dalam Angka, 2023

Berikut tinggi wilayah dan jarak ke Ibukota Kabupaten per kecamatan di Kabupaten Tanah Bumbu dapat dilihat pada tabel 4.2.

Tabel 4. 2 Tinggi Wilayah dan Jarak ke Ibukota Kabupaten Menurut Kecamatan di Kabupaten Tanah Bumbu, 2021

No	Kecamatan	Tinggi Wilayah (Mdpl)	Jarak Ke Ibukota Kabupaten (Km)
1	Kusan Hilir	4	18
2	Kusan Tengah	4	14

No	Kecamatan	Tinggi Wilayah (Mdpl)	Jarak Ke Ibukota Kabupaten (Km)
3	Sungai Loban	46	50
4	Satui	5	93
5	Angsana	21	66
6	Kusan Hulu	36	48
7	Kuranji	52	55
8	Teluk Kepayang	36	56
9	Batulicin	3	7
10	Karang Bintang	28	25
11	Simpang Empat	20	15
12	Mantewe	39	60

Sumber : Tanah Bumbu dalam Angka, 2023

d. Kependudukan

Faktor pendorong meningkatnya perekonomian suatu wilayah yaitu sumber daya manusia yang meliputi penduduk yang tinggal di wilayah tersebut. Sebagai unsur yang paling menentukan dalam pembangunan maka pemerintah dalam hal ini harus memperhatikan laju pertumbuhan penduduk yang mesti terkendali, mengingat banyak aspek yang berkaitan langsung dengan masalah kependudukan seperti penyediaan bahan makanan, perumahan, pendidikan, kesehatan serta penyiapan lapangan pekerjaan disamping juga faktor keamanan dan lain sebagainya. Berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2021, jumlah penduduk Kabupaten Tanah Bumbu sebanyak 328.140 jiwa. Berikut jumlah penduduk per Kecamatan dapat dilihat pada tabel 4.3.

Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Per Kecamatan Tahun 2021
Kabupaten Tanah Bumbu

No	Kecamatan	Penduduk (Jiwa)	Luas (Km ²)	Kepadatan (Jiwa/Km ²)
1	Kusan Hilir	33.140	74,56	444,47
2	Kusan Tengah	14.120	214,45	65,84
3	Sungai Loban	24.870	383,91	64,78
4	Satui	55.410	877,87	63,12
5	Angsana	23.250	195,95	118,65
6	Kusan Hulu	11.660	249,73	46,69
7	Kuranji	10.390	114,64	90,63
8	Teluk Kepayang	8.870	1.253,51	7,08

No	Kecamatan	Penduduk (Jiwa)	Luas (Km ²)	Kepadatan (Jiwa/Km ²)
9	Batulicin	21.930	135,16	162,25
10	Karang Bintang	20.520	201,4	101,89
11	Simpang Empat	79.920	293,48	272,32
12	Mantewe	24.060	895,64	26,86
TANAH BUMBU		328.140	4.890,3	67,10

Sumber : Tanah Bumbu dalam Angka, 2023

e. Pertanian, Peternakan, Perikanan dan Kehutanan

1) Tanaman Padi dan Palawija

Kabupaten Tanah Bumbu merupakan daerah yang bercorak agraris. Karakteristik ini setidaknya dapat terlihat dari besarnya penggunaan lahan pertanian yang mencapai lebih dari 30 persen, bahkan lebih dari 40 persen penduduk Tanah Bumbu menggantungkan nasibnya di sektor tersebut.

Kondisi pertanian Kabupaten Tanah Bumbu secara umum tidak jauh berbeda dengan karakter pertanian di kabupaten di sekitarnya. Komoditi tanaman padi dan palawija merupakan subsektor tanaman pangan yang menopang ketahanan pangan Kabupaten Tanah Bumbu. Produksi padi (sawah dan ladang) kabupaten ini tahun 2020 sebesar 57.145 ton GKG. Produksi palawija Kabupaten Tanah Bumbu tahun 2020 terbesar dihasilkan dari produksi jagung yang mencapai 33.913 ton.

2) Tanaman Sayuran dan Buah

Di Kabupaten Tanah Bumbu selama tahun 2020, tanaman sayuran yang menyumbang produksi terbesar adalah cabai rawit yang mencapai 2.053 ton. Sementara itu produksi buah-buahan pada tahun yang sama, komoditi penyumbang terbesarnya adalah komoditi pisang yang mampu memproduksi hingga 6.476 kuintal.

3) Perkebunan

Di subsektor perkebunan, komoditi karet dan kelapa sawit merupakan primadona masyarakat Kabupaten Tanah Bumbu saat ini. Total produksi selama tahun 2020, kedua komoditi ini mampu menghasilkan 22.386 ton karet mentah dan 1.527.176 ton tandan

buah kelapa sawit. Produksi Kelapa Sawit terkonsentrasi di Kecamatan Satui dan Kusan Hulu, sedangkan perkebunan karet cukup dominan di Kecamatan Sungai Loban dan Karang Bintang.

4) Peternakan

Jenis ternak besar terbanyak di Kabupaten Tanah Bumbu pada tahun 2020 berupa ternak sapi yang mencapai 20.667 ekor, yang sebagian besar berada di Kecamatan Kuranji. Sedangkan jenis unggas terbesarnya berupa ternak ayam ras pedaging yang populasinya mencapai 794.478 ekor.

5) Perikanan

Besarnya potensi perikanan Kabupaten Tanah Bumbu menjadikan subsektor perikanan memiliki nilai yang cukup strategis dalam peta perekonomian daerah maupun antar kabupaten. Semua kecamatan di Kabupaten Tanah Bumbu minimal memiliki salah satu potensi perikanan (perairan laut, perairan umum dan budidaya). Di tahun 2020, kecamatan yang memiliki tingkat produksi perikanan terbanyak adalah Kusan Hilir yang mampu menyumbang 18.781,86 ton. Sedangkan total produksi perikanan Tanah Bumbu sendiri sebesar 50.928,91 ton. Dari sejumlah itu, 84 persen di antaranya merupakan produksi perikanan laut.

6) Kehutanan

Luas hutan lindung di Kabupaten Tanah Bumbu adalah 83.576,84 hektare tersebar di Kecamatan Mantewe, Kecamatan Kusan Hulu dan Kecamatan Satui.

f. Perdagangan

Terdapat 136 pasar yang tercatat pada Dinas Perdagangan dan Perindustrian Kabupaten Tanah Bumbu. 5 di antaranya dikelola oleh Pemerintah Kabupaten, 70 adalah pasar tradisional yang dikelola swasta dan 61 pasar modern yang tersebar di 10 kecamatan.

g. Kondisi Umum Sistem Transportasi (Tataran Transportasi Lokal)

Tataran transportasi lokal adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari beberapa transportasi yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya. Alat transportasi yang digunakan di Kabupaten Tanah Bumbu antara lain:

1) Transportasi Darat

Angkutan jalan sangat penting untuk menunjang kegiatan sehari-hari. Angkutan jalan di kabupaten Tanah Bumbu antara lain, bus AKAP, ojek konvensional, ojek *online*, dan becak kayuh. Panjang jalan di seluruh wilayah Kabupaten Tanah Bumbu pada tahun 2020 adalah 1.811,82 km dengan rincian: 225,70 km merupakan jalan negara, 1.586,12 km adalah jalan kabupaten.

Jika dipersentasekan maka jalan rusak dan rusak berat yang melintasi Kabupaten Tanah Bumbu adalah sebesar 57,20 persen. Dengan melihat keadaan seperti ini, sudah selayaknya di masa mendatang pembenahan di bidang infrastruktur jalan menjadi prioritas. Diharapkan dengan baiknya jalan akan memperlancar aktifitas perekonomian baik hubungan Banjarmasin sebagai pusat perekonomian Provinsi Kalimantan Selatan dengan Batulicin, maupun antara Batulicin sebagai pusat perekonomian Kabupaten Tanah Bumbu dengan kecamatan lainnya.

Jika jalan dipisahkan oleh sungai atau aliran air lainnya maka untuk menghubungkan jalan tersebut diperlukan jembatan. Pulau Kalimantan dikenal dengan banyaknya sungai, sehingga tidak heran. Kabupaten Tanah Bumbu memiliki banyak jembatan, yang mencapai 416 buah. Dari jumlah itu, ada sebanyak 327

jembatan dengan konstruksi beton, 8 jembatan besi, 81 jembatan kayu. Jumlah jembatan terbanyak terpasang di Kecamatan Angsana dengan jumlah 85 buah jembatan. Sebaliknya di Kecamatan Karang Bintang hanya memiliki 11 buah jembatan.

2) Transportasi Laut dan Penyeberangan

Angkutan Laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis. Pelabuhan adalah pintu gerbang keluar – masuknya kapal, baik yang mengangkut penumpang orang maupun barang ke suatu wilayah tujuan. Di Kabupaten Tanah Bumbu terdapat banyak jenis dan jumlah pelabuhan, di antaranya pelabuhan samudera, penyeberangan ferry, *speed boat*, pendaratan dan pelelangan ikan, serta pelabuhan khusus batu bara. Khusus untuk pelabuhan samudera yang berada di bawah wilayah kerja Kantor Administrasi Pelabuhan Kotabaru terdapat Pelabuhan Batulicin, Pelabuhan Pagatan, Sebuku dan Pelabuhan Sei Danau Satui.

3) Transportasi Udara

Bandar udara (Bandara) Bersujud Batulicin merupakan satu-satunya bandar udara yang melakukan aktifitas penerbangan sipil dan komersil di Kabupaten Tanah Bumbu. Armada pesawat yang digunakan adalah pesawat komersil milik maskapai yang *Jhonlin Airways Transport (JAT)* yang melayani rute perjalanan Batulicin – Banjarmasin (PP), yang beroperasi secara resmi November 2011. Sebelumnya sudah ada pesawat carteran. Sejak tahun 2017, mulai masuk perusahaan penerbangan swasta yaitu Wings Air, kemudian disusul oleh NAM Air yang mulai masuk di awal tahun 2018. Pada tahun 2020, aktivitas penerbangan paling padat pada bulan Januari dengan frekuensi pesawat mendarat 112 kali dan berangkat 116 kali.

2. Sarana dan Prasarana Transportasi

a. Sarana

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kapal di Pelabuhan Batulicin merupakan kapal tipe Ro-Ro (*Roll on – Roll off*) dengan jumlah kapal yang beroperasi adalah 7 yang melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang dan kendaraan sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Untuk lintasan Batulicin – Tanjung Serdang dengan pola 6 kapal yang beroperasi tiap harinya. Untuk lintasan Batulicin – Garongkong merupakan *Long Ferry Distance* (LDF) hanya dilayani oleh 1 kapal penyeberangan yang beroperasi sebanyak 2 trip dalam 1 minggu. Berikut ini 7 kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin :

1) KMP. Mahakam Raya

Kapal KMP.Mahakam Raya adalah salah satu kapal yang melayani transportasi laut Batulicin-Tj,Serdang. Kapal ini telah beroperasi sejak beberapa tahun yang lalu dan menjadi salah satu sarana transportasi yang penting bagi masyarakat lokal dan wisatawan. Kapal KMP. Mahakam Raya ditampilkan dalam gambar 4.2.



Gambar 4. 2 KMP. Mahakam Raya

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Ship Particular KMP.Mahakam Raya yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada tabel 4.4.

Tabel 4. 4 Karakteristik KMP. Mahakam Raya

KARAKTERISTIK KMP. MAHAKAM RAYA	
Jenis Kapal	RO-RO
Tempat dan Tahun Pembuatan	Surabaya
Pemilik	PT. JEMBATAN NUSANTARA
Panjang Seluruh	34,40 m
Lebar	9m
Sarat Air	1,73 m
GRT/NT	123/75
Mesin Utama	DETROIT
Type	6 M 12 V17 M6
Tenaga Kuda/PK	2 x 359 HP
Jumlah Mesin Utama	2 buah
Mesin Bantu	FOTON
Type	-
Tenaga Kuda/PK	2 x 28 HP
Jumlah Mesin Bantu	2 buah

Sumber : PT. Jembatan Nusantara, 2023

2) KMP. Jembatan Musi II

Kapal KMP. Jembatan Musi II adalah salah satu kapal yang melayani transportasi laut Batulicin-Tj.Serdang. Kapal ini telah beroperasi sejak beberapa tahun yang lalu. Kapal KMP. Jembatan Musi II ditampilkan dalam gambar 4.3.



Gambar 4. 3 KMP Jembatan Musi II

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Ship Particular KMP. Jembatan Musi II yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada tabel 4.5.

Tabel 4. 5 Karakteristik KMP. Jembatan Musi II

KARAKTERISTIK KMP. JEMBATAN MUSI II	
Jenis Kapal	RO-RO
Tempat dan Tahun Pembuatan	Surabaya
Pemilik	PT. JEMBATAN NUSANTARA
Panjang Seluruh	30,27 m
Lebar	7 m
Sarat Air	2 m
GRT/NT	159/48
Mesin Utama	YANMAR
Type	6 MT

KARAKTERISTIK KMP. JEMBATAN MUSI II	
Tenaga Kuda/PK	1 x 300 HP
Jumlah Mesin Utama	1 buah
Mesin Bantu	MITSUBISHI
Type	6 D 14
Tenaga Kuda/PK	2 x 125 HP
Jumlah Mesin Bantu	2 buah

Sumber : PT. Jembatan Nusantara, 2023

3) KMP. Teluk Cendrawasih

Kapal KMP.Teluk Cendrawasih adalah salah satu kapal yang melayani transportasi laut Batulicin-Tj,Serdang. Kapal KMP. Teluk Cendrawasih ditampilkan dalam gambar 4.4.



Gambar 4. 4 KMP.Teluk Cendrawasih

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Ship Particular KMP. Teluk Cendrawasih yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada tabel 4.6.

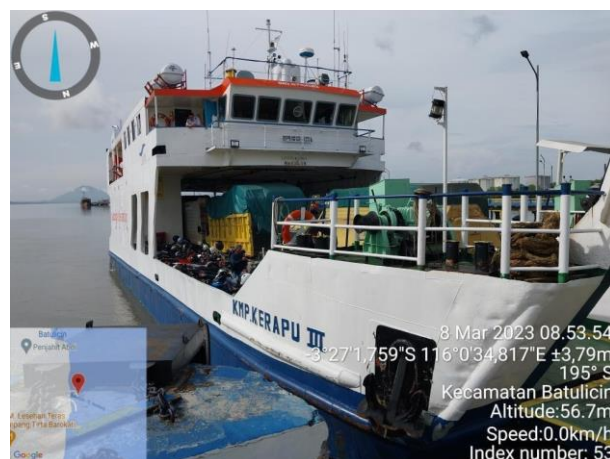
Tabel 4. 6 Karakteristik KMP. Teluk Cendrawasih I

KARAKTERISTIK KMP. TELUK CENDRAWASIH I	
Jenis Kapal	RO-RO
Tempat dan Tahun Pembuatan	Jakarta
Pemilik	PT. ASDP(PERSERO) JKT
Panjang Seluruh	38,30 m
Lebar	10,50m
Sarat Air	1,80 m
GRT/NT	481/145
Mesin Utama	YANMAR
Type	6 LAA – UTE
Tenaga Kuda/PK	2 x 530 HP
Jumlah Mesin Utama	2 buah
Mesin Bantu	PARKINS
Type	4 AA. 5407
Tenaga Kuda/PK	2 x 57 HP
Jumlah Mesin Bantu	2 buah

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), 2023

4) KMP. Kerapu III

Kapal KMP.Kerapu III adalah salah satu kapal yang melayani transportasi laut Batulicin-Tj,Serdang. Kapal KMP. Kerapu III ditampilkan dalam gambar 4.5.



Gambar 4. 5 KMP. Kerapu III

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Ship Particular KMP. Kerapu III yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada tabel 4.7.

Tabel 4. 7 Karakteristik KMP. Kerapu III

KARAKTERISTIK KMP. KERAPU III	
Jenis Kapal	RO-RO
Tempat dan Tahun Pembuatan	Jakarta
Pemilik	PT. ASDP(PERSERO) JKT
Panjang Seluruh	34,80 m
Lebar	9,50 m
Sarat Air	1,90 m
GRT/NT	335/136
Mesin Utama	YANMAR
Type	6 LA – DTE
Tenaga Kuda/PK	2 x 400 HP
Jumlah Mesin Utama	2 buah
Mesin Bantu	PERKINS
Type	T 4 236
Tenaga Kuda/PK	2 x 55 HP
Jumlah Mesin Bantu	2 buah

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), 2023

5) KMP. Gutila

Kapal KMP.Gutila adalah salah satu kapal yang melayani transportasi laut Batulicin-Tj.Serdang. Kapal KMP. Gutila ditampilkan dalam gambar 4.6.



Gambar 4. 6 KMP. Gutila

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Ship Particular KMP. Gutila yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada tabel 4.8.

Tabel 4. 8 Karakteristik KMP. Gutila

KARAKTERISTIK KMP. GUTILA	
Jenis Kapal	RO-RO
Tempat dan Tahun Pembuatan	Jakarta
Pemilik	PT. ASDP(PERSERO) JKT
Panjang Seluruh	41 m
Lebar	36,20m
Sarat Air	1,90 m
GRT/NT	495/195
Mesin Utama	YANMAR
Type	8 RY 17 P-GV
Tenaga Kuda/PK	2 x 530 HP

KARAKTERISTIK KMP. GUTILA	
Jumlah Mesin Utama	2 buah
Mesin Bantu	PERKINS
Type	T 4 326
Tenaga Kuda/PK	2 x 66 HP
Jumlah Mesin Bantu	2 buah

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), 2023

6) KMP.Awu-Awu

Kapal KMP. Awu-Awu adalah salah satu kapal yang melayani transportasi laut Batulicin-Garongkong. Kapal KMP. Awu-Awu ditampilkan dalam gambar 4.7.



Gambar 4. 7 KMP. Awu-Awu

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Ship Particular KMP. Awu-Awu yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada tabel 4.9.

Tabel 4. 9 Karakteristik KMP. Awu-Awu

KARAKTERISTIK KMP. AWU - AWU	
Jenis Kapal	RO-RO
Tempat dan Tahun Pembuatan	Surabaya
Pemilik	PT. ASDP (PERSERO) JKT
Panjang Seluruh	54,50 m
Lebar	13 m
Sarat Air	2,45 m
GRT/NT	682/205
Mesin Utama	YANMAR

KARAKTERISTIK KMP. AWU - AWU	
Type	6 RY 17 P – GV
Tenaga Kuda/PK	2 x 1000 HP
Jumlah Mesin Utama	2 buah
Mesin Bantu	CUMMINS
Type	6 BT 5-9 GM
Tenaga Kuda/PK	2 x 120 HP
Jumlah Mesin Bantu	2 buah

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), 2023

7) KMP. Trunojoyo

Kapal KMP. Trunojoyo adalah salah satu kapal yang melayani transportasi laut Batulicin-Tj.Serdang. Kapal KMP. Trunojoyo ditampilkan dalam gambar 4.8.



Gambar 4. 8 KMP. Trunojoyo

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Ship Particular KMP. Trunojoyo yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada tabel 4.10.

Tabel 4. 10 Karakteristik KMP. Trunojoyo

KARAKTERISTIK KMP. TRUNOJOYO	
Jenis Kapal	RO-RO
Tempat dan Tahun Pembuatan	Surabaya
Pemilik	PT. DHARMA LAUTAN UTAMA
Panjang Seluruh	31,50 m
Lebar	9 m
Sarat Air	1,30 m
GRT/NT	178/54
Mesin Utama	YANMAR/YANMAR
Type	6 GH – UTE / 6 KDE
Tenaga Kuda/PK	2 x 330 HP / 2 x 165 HP
Jumlah Mesin Utama	2 buah / 2 buah
Mesin Bantu	YANMAR / MITSUBISHI
Type	4 TNV 106 / TS 190 / 5 D 14
Tenaga Kuda/PK	69,5 KW / 19 HP / 60 HP
Jumlah Mesin Bantu	3 buah

Sumber : PT.Dharma Lautan Utama, 2023

8) KMP. Lemuru

Kapal KMP. Lemuru adalah salah satu kapal yang melayani transportasi laut Batulicin-Tj.Serdang. Kapal KMP. Lemuru ditampilkan dalam gambar 4.9.



Gambar 4. 9 KMP.Lemuru

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Ship Particular KMP. Trunojoyo yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada tabel 4.11.

Tabel 4. 11 Karakteristik KMP. Lemuru

KARAKTERISTIK KMP. LEMURU	
Jenis Kapal	RO-RO
Tempat dan Tahun Pembuatan	Surabaya
Pemilik	PT. ASDP(PERSERO) JKT
Panjang Seluruh	33,50 m
Lebar	9 m
Sarat Air	1,70 m
GRT/NT	229
Mesin Utama	YANMAR
Type	6 LA –DTE
Tenaga Kuda/PK	2 x 400 HP
Jumlah Mesin Utama	2 buah
Mesin Bantu	WEICHAI
Type	WP4CD6E200
Tenaga Kuda/PK	67 HP
Jumlah Mesin Bantu	2 buah

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), 2023

b. Prasarana

1) Fasilitas Daratan

Tabel 4. 12 Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin

No.	Fasilitas Daratan	Luas
1.	Areal Parkir Kendaraan Non Menyeberang	
	Parkir Kendaraan R2	60 m ²
	Parkir Kendaraan R4	436 m ²
2.	Areal Parkir Kendaraan Siap Muat	
	Kendaraan R2	540 m ²
	Kendaraan R4	1000 m ²
3.	Ruang Tunggu	104 m ²
4.	Musala	9 m ²
5.	Areal Kantor dan Taman	983 m ²
6.	Jalur Penumpang Pejalan Kaki	90 m ²

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kalsel, 2023

a) Kantor Administrasi

Sebuah pelabuhan penyeberangan membutuhkan

manajemen yang baik. Untuk menunjang hal tersebut membutuhkan sebuah bangunan sebagai pusat kendali operasional yaitu kantor administrasi yang dipergunakan untuk aktivitas penyeberangan dalam rangka menciptakan pelayanan yang optimal terhadap pelayanan pengguna jasa. Pelabuhan Penyeberangan Batulicin merupakan pelabuhan yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, sehingga semua proses administrasi mengenai pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Areal kantor dan taman memiliki luas sebesar 983 m². Berikut gambar kantor administrasi pada 4.10 :



Gambar 4. 10 Kantor Administrasi

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

b) Ruang Tunggu Penumpang

Ruang tunggu penumpang merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat sementara ketika menunggu kedatangan kapal untuk menyeberang setelah membeli tiket di loket yang tersedia di pelabuhan. Kondisi ruang tunggu penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin belum difungsikan secara baik karena keterbatasan tempat dan kurangnya kursi. Ruang tunggu penumpang ini memiliki jumlah tempat duduk sebanyak 9 set kursi panjang dimana satu set untuk 4 orang penumpang. Ruang tunggu di

pelabuhan ini juga masih bergabung dengan kantin dan juga mushala. Gambar kondisi ruang tunggu pada gambar 4.11 :



Gambar 4. 11 Ruang Tunggu Penumpang

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Ruang tunggu penumpang ini memiliki fasilitas yaitu 1 unit televisi, 1 kantin, papan informasi keberangkatan dan kedatangan, 2 unit kipas angin, dan tidak memiliki plafon dan dinding yang kurang tertutup sehingga saat hujan, air masuk kedalam ruang tunggu dan membuat penumpang kurang nyaman. Berikut tabel perbedaan kondisi ruang tunggu penumpang saat ramai dan lengang :

Tabel 4. 13 Perbedaan Kondisi ruang tunggu saat ramai dan lengang

Perbedaan Kondisi saat lengang dan ramai	
Kondisi ramai	Kondisi lengang
Kursi diruang tunggu terisi penuh dengan penumpang	Kursi diruang tunggu kosong
Banyak penumpang yang terlihat tidur di lantai ruang tunggu	Tidak terlihat penumpang yang tidur diruang tunggu
Banyak orang yang menunggu di depan ruang tunggu dan disembarang tempat	Tidak ada yang menunggu disembarang tempat

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kalsel, 2023

Kondisi ruang tunggu saat ramai dan lengang memiliki perbedaan, saat ramai kondisi ruang tunggu terlihat padat dan kursi penuh dengan penumpang, banyak orang yang tidur di lantai ruang tunggu, sedangkan saat lengang, banyak kursi yang kosong juga tidak ada yang terlihat tidur di ruang tunggu.

Berikut gambar kondisi ruang tunggu saat ramai dapat dilihat pada gambar 4.12 :



Gambar 4. 12 Gambar Ruang Tunggu Penumpang saat ramai
Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Berikut gambar kondisi ruang tunggu lengang dapat dilihat pada gambar 4.13 :



Gambar 4. 13 Ruang Tunggu Penumpang saat lengang
Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Pada saat ruang tunggu penumpang ramai membuat penumpang lain menunggu di tempat yang

tidak seharusnya seperti dibawah pohon, di lapangan parkir pengantar dan penjemput, dan di koridor penumpang. Gambar penumpang yang menunggu dikoridor dapat dilihat pada gambar 4.14 :



Gambar 4. 14 Penumpang yang menunggu di koridor
Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Penumpang yang menunggu di bawah pohon tersebut karena keterbatasan kondisi ruang tunggu yang tidak dapat menampung banyak penumpang dan kondisi yang belum memiliki fasilitas penunjang seperti AC, plafon yang belum ada dan dinding yang hanya dibuat dari triplek sehingga memicu hujan masuk kedalam ruang tunggu. Berikut gambar penumpang yang menunggu di bawah pohon dapat dilihat pada gambar 4.15 :



Gambar 4. 15 Penumpang yang menunggu di bawah pohon
Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Penumpang yang menunggu dilapangan parkir pengantar

dan penjemput dapat dilihat pada gambar 4.16 :



Gambar 4. 16 Penumpang yang menunggu di lapangan parkir pengantar/penjemput

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

c) Loket

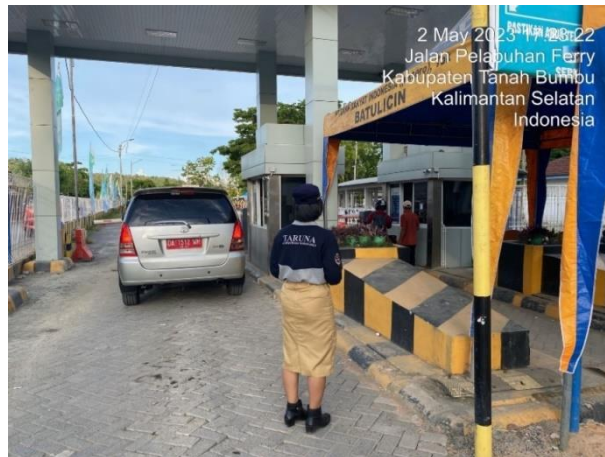
Loket pembelian tiket yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin berada di pintu gerbang masuk pelabuhan, sehingga seluruh pengguna jasa yang akan berangkat akan membeli tiket di loket ini. Loket di pelabuhan ini ada 3 unit. 1 unit loket penumpang dan kendaraan roda 2 serta roda 3 masih bergabung, 1 unit loket kendaraan roda 4 atau lebih dan 1 unit loket khusus penumpang yang hanya dioperasikan pada waktu tertentu seperti pada saat hari raya Idul Fitri. Kondisi Loket kendaraan roda 2 dapat dilihat pada gambar 4.17 :



Gambar 4. 17 Loket Kendaraan Roda 2

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Kondisi Locket kendaraan roda 4 dapat dilihat pada gambar 4.18 :



Gambar 4. 18 Locket Kendaraan Roda 4

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Kondisi Locket pejalan kaki yang hanya beroperasi pada hari tertentu seperti Hari Raya Idul Fitri dapat dilihat pada gambar 4.19 :



Gambar 4. 19 Locket Khusus Pejalan Kaki

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

d) Locket KMP Awu-Awu

Locket merupakan tempat untuk melakukan pembelian tiket kapal. Setiap penumpang yang akan naik ke kapal terlebih dahulu diwajibkan untuk membeli tiket di loket. Locket ini hanya khusus untuk keberangkatan KMP. Awu – Awu lintasan Batulicin – Garongkong ini bergabung dengan kantor

PT.ASDP. Berikut kondisi loket KMP.Awu-Awu dapat dilihat pada gambar 4.20 :



Gambar 4. 20 Loket KMP. Awu-Awu

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

e) Musala

Musala adalah tempat atau rumah kecil menyerupai masjid yang digunakan oleh penumpang sebagai tempat mengaji dan shalat bagi umat Islam. Musala merupakan fasilitas penunjang sisi daratan di suatu Pelabuhan. Luas musala di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin adalah 9 m². Berikut kondisi tampak depan musala dapat dilihat pada gambar 4.21 :



Gambar 4. 21 Musala

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Kondisi Musala saat ini memiliki 10 sajadah, 1 kipas angin, 1 lampu, 1 lemari, 1 sarung dan 2 mukenah. Musala ini jarang digunakan karena waktu tunggu yang singkat dan kapal yang datang setiap waktu. Kondisi dalam musala dapat dilihat pada gambar 4. 22 :



Gambar 4. 22 Kondisi Musala

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

f) Toilet

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin menyediakan toilet yang dapat digunakan oleh pengguna jasa. Terdapat 5 unit toilet, 3 unit toilet wanita dan 2 unit toilet pria. 1 toilet yang terdapat di toilet wanita tidak dapat digunakan atau dalam pintu terkunci. Toilet di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin dapat ditemukan di samping ruang tunggu. Toilet pada Pelabuhan Penyeberangan Batulicin terlihat berlumut dan perlu dilakukan perbaikan pada bagian wastafel yang rusak. Berikut kondisi tampak depan toilet pada Pelabuhan Penyeberangan Batulicin dapat dilihat pada gambar 4.23 dan kondisi dalam toilet pria dan wanita dapat dilihat pada gambar 4.24 sebagai berikut :



Gambar 4. 23 Toilet

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023



Gambar 4. 24 Kondisi di dalam toilet

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

g) Areal Parkir Non Penyeberangan

Lapangan parkir berfungsi untuk tempat parkir kendaraan. Lapangan parkir yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin sebagai tempat parkir kendaraan pengantar dan penjemput serta kendaraan roda dua. Areal parkir di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin memiliki luas sebesar 60 m² untuk kendaraan roda dua dan 436 m² untuk kendaraan roda empat. Berikut ini adalah gambar lapangan parkir yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin pada gambar 4.25 :



Gambar 4. 25 Areal Parkir Non Penyeberangan

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

h) Areal Parkir Siap Muat

Areal parkir merupakan suatu tempat yang digunakan oleh kendaraan di pelabuhan untuk menunggu antrean masuk ke dalam kapal atau biasa disebut parkir siap muat. Areal parkir siap muat memiliki luas sebesar 540 m² untuk kendaraan roda dua sedangkan untuk kendaraan roda empat memiliki luas sebesar 1000 m². Areal parkir siap muat dibagi Gol. II dan III, Gol. IV, dan Gol. V ke atas. Berikut kondisi lapangan parkir siap muat dapat dilihat pada gambar 4.26 :



Gambar 4. 26 Areal Parkir Siap Muat

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

i) Papan Informasi Keberangkatan Kapal

Papan Informasi Keberangkatan berfungsi untuk memberitahu trip dan jadwal keberangkatan kapal lintasan Batulicin – Tanjung Serdang di depan ruang tunggu. Sedangkan untuk Lintasan Batulicin-Garongkong diposting di media sosial dan terletak di loket KMP.Awu-Awu. Papan Informasi Jadwal Keberangkatan Kapal dapat dilihat pada gambar 4.27 :

JAM KEBERANGKATAN	KMP. BATULICIN	KMP. SERDANG	KMP. GARONGKONG	KMP. TANGUNG
05.55	06.25	06.45	07.10	07.35
08.25	08.55	09.15	09.40	10.05
10.55	11.25	11.45	12.10	12.35
13.25	13.55	14.15	14.40	15.05
16.55	17.25	17.45	18.10	18.35
19.25	19.55	20.15	20.40	21.05

Gambar 4. 27 Papan Informasi Jadwal Keberangkatan Kapal

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

j) Instalasi Listrik

Terdapat 1 (satu) unit instalasi listrik berupa *genset* yang digunakan apabila terjadi pemadaman listrik di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Untuk daya PLN sebesar 22 Kva dan untuk generator sebesar 80 Kva. Berikut gambar Instalasi Listrik sebagai tempat pemasok listrik yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin dapat dilihat pada gambar 4.28 :



Gambar 4. 28 Instalasi Listrik

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

k) Pos Jaga

Pos Jaga di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin berfungsi untuk menjaga keamanan kondisi pelabuhan pada kondisi normal maupun padat yang berada di gerbang depan masuk Pelabuhan Batulicin. Pos ini dijaga oleh petugas keamanan yaitu satpam. Pos Jaga dapat dilihat pada gambar 4.29 sebagai berikut :



Gambar 4. 29 Pos Jaga

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

2) Fasilitas Sisi Perairan

Sarana Fasilitas Perairan yang ada pada Pelabuhan Penyeberangan Batulicin dapat dilihat pada Tabel 4.14 sebagai berikut :

Tabel 4. 14 Sarana dan Fasilitas Sisi Perairan Pelabuhan

No.	Sarana dan Fasilitas	Volume	Satuan
A	Dermaga MB 1		
1	Type : Dermaga <i>Moveable Bridge</i> 1		
-	Panjang	94	M
-	Lebar	6,6	M
2	Kapasitas Dermaga	300	GRT
3	Kedalaman kolam	3-5	M
4	<i>Movable Bridge (MB)</i>		
-	Panjang	18	M
-	Lebar	7,3	M
-	Kapasitas(Sistem Penggerak Hidrolik)	30	Ton
5	<i>Fender</i>	6	Unit
6	<i>Bolder</i>	13	Unit
B	Dermaga MB 2		
1	Type : Dermaga <i>Moveable Bridge</i> 2		
-	Panjang	70,5	M
-	Lebar	6,1	M
2	Kapasitas Dermaga	300	GRT
3	Kedalaman kolam	3-5	M
4	<i>Movable Bridge (MB)</i>		
-	Panjang	20	M
-	Lebar	9	M
-	Kapasitas(Sistem Penggerak Hidrolik)	30	Ton
5	<i>Fender</i>	6	Unit
6	<i>Bolder</i>	14	Unit

Sumber :PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin 2023

a) Dermaga

Dalam operasional kapal, fungsi dermaga sangat diperlukan untuk kapal melakukan embarkasi dan debarkasi penumpang. Dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin merupakan dermaga jenis MB (*Moveable Bridge*). Ada 2 dermaga jenis *Moveable Bridge* di pelabuhan ini. Berikut MB I dapat dilihat pada gambar 4.30 :



Gambar 4. 30 Dermaga MB I

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Kondisi MB II dapat dilihat pada gambar 4.31 sebagai berikut :



Gambar 4. 31 Dermaga MB II

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

b) *Trestle*

Trestle adalah fasilitas yang berfungsi sebagai jembatan penghubung antara daratan dengan dermaga yang terdapat pada pelabuhan. Kondisi *trestle* di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin masih perlu pembenahan. Pada *trestle* dermaga MB I kondisi jalan ada yang berlubang, banyak bekas penimbunan semen, dan ada pagar *trestle* yang patah. Berikut kondisi *eksisting* pada fasilitas *trestle* dapat dilihat pada gambar 4. 32 :



Gambar 4. 32 *Trestle*

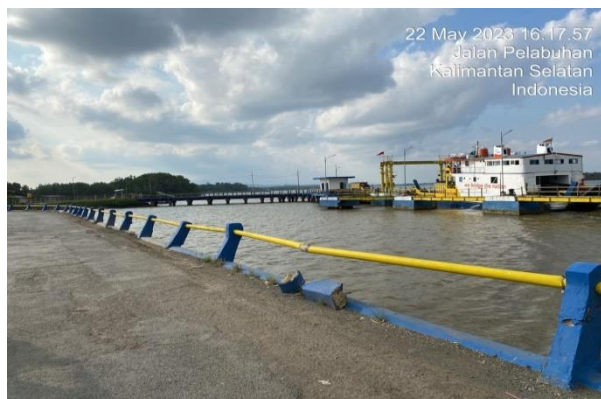
Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Berikut kondisi fasilitas jalan pada *trestle* yang berlubang dan ditimbun semen dapat dilihat pada gambar 4.33 :



Gambar 4. 33 *Trestle* yang berlubang dan bekas timbunan semen

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023



Gambar 4. 34 Pagar *Trestle* yang patah

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

c) *Bolder*

Bolder merupakan fasilitas pelabuhan yang berfungsi untuk tambat kapal saat bersandar di pelabuhan, supaya tidak terjadi suatu pergesaran atau guncangan besar. Terdapat 13 buah *bolder* di Dermaga MB I dan 14 buah *bolder* di dermaga MB II. Terdapat *bolder* yang tidak layak digunakan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yaitu *bolder* yang berkarat. Berikut kondisi *bolder* dapat dilihat pada gambar 4.35 :



Gambar 4. 35 *Bolder*

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Berikut kondisi *bolder* yang berkarat dapat dilihat pada gambar 4.36 :



Gambar 4. 36 *Bolder* yang berkarat

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

d) *Fender*

Fender adalah bagian konstruksi yang berfungsi sebagai penahan benturan ketika kapal bertambat. Kontruksi ini dapat dibuat bergandengan dengan dermaga atau pun terpisah, dan setiap *fender* ini menerima gaya horizontal dari benturan kapal.

Di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin, *fender* berjumlah sebanyak 6 unit di dermaga MB I, 1 unit *fender* dalam keadaan rusak dan berjumlah 6 unit di dermaga MB II. Kondisi *fender* yang terdapat di kedua dermaga ini sudah berkarat dan ada yang tidak laik. Berikut kondisi *eksisting fender* dapat dilihat pada gambar 4.37 dan 4.38 sebagai berikut:



Gambar 4. 37 *Fender*

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023



Gambar 4. 38 *Fender* yang rantainya terlepas dan berkarat

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

e) *Mooring Dolphin*

Mooring Dolphin biasa disingkat MD atau *dolphin penambat*. *Mooring dolphin* tidak digunakan untuk menahan benturan tetapi hanya sebagai tempat tambat. Berikut kondisi *eksisting mooring dolphin* dapat dilihat pada gambar 4.39 :



Gambar 4. 39 *Mooring Dolphin*

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

f) *Breasting Dolphin*

Breasting dolphin adalah tempat ditancapkannya *bolder* dan dilengkapi dengan fender untuk meredam benturan kapal pada *dolphin*. Oleh karena itu konstruksi *dolphin* harus cukup kuat untuk menahan beban pada saat kapal merapat atau kapal digoyang oleh arus atau ombak. Berikut kondisi *eksisting breasting dolphin* dapat dilihat pada gambar 4.40 :



Gambar 4. 40 *Breasting Dolphin*

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

g) *Catwalk*

Catwalk merupakan fasilitas penunjang untuk jembatan atau tambahan jalan menuju *mooring dolphin* (tambat kapal) yang digunakan petugas kepel untuk mengikat maupun melepas tali tambat pada saat kapal sandar maupun akan berlayar. Terdapat beberapa kerusakan pada *catwalk* seperti pagar yang berkarat, *catwalk* yang berlubang. Gambar *catwalk* dermaga MB I dapat dilihat pada gambar 4.41 :



Gambar 4. 41 *Catwalk* Dermaga MB I

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Gambar *catwalk* dermaga MB II dapat dilihat pada gambar 4.42 :



Gambar 4. 42 *Catwalk* Dermaga MB II

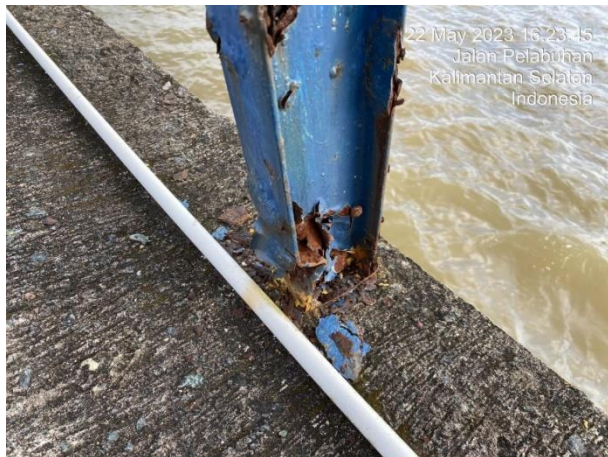
Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Gambar *catwalk* dermaga yang rusak dapat dilihat pada gambar 4.43 dan 4.44 :



Gambar 4.43 *Catwalk* yang berlubang

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023



Gambar 4.44 Pagar *Catwalk* yang berkarat

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

h) Rumah *Moveable Bridge*

Rumah *Moveable Bridge* berfungsi sebagai tempat pengoperasiannya dermaga *moveable bridge*. Pada Pelabuhan Penyeberangan Batulicin terdapat 2 rumah *moveable bridge*. Berikut gambar rumah *moveable bridge* I dan II dapat dilihat pada gambar 4.45 dan 4.46 sebagai berikut :



Gambar 4. 45 Rumah MB Dermaga I

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023



Gambar 4. 46 Rumah MB Dermaga II

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

i) Kolam Pelabuhan

Merupakan fasilitas pelabuhan yang berfungsi untuk olah gerak kapal yang ingin sandar maupun berangkat dari pelabuhan kegiatan bongkar muat mengisi perbekalan dan bahan bakar yang terlindungi dari gelombang pantai serta memiliki kedalaman yang cukup untuk kapal melakukan olah gerak. Kolam pelabuhan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin memiliki luas sebesar 178.171,5 m².



Gambar 4. 47 Kolam Pelabuhan

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

3. Instansi Pembina Transportasi

a. Pembina Angkutan

Pembina angkutan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin terdiri dari pihak regulator dan operator. Adapun yang menjadi pihak regulator adalah BPTD Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin, sedangkan yang menjadi pihak operator adalah PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin.

1) Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin

BPTD Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan termasuk dalam Tipe A yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis.

a) Struktur organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan

Berikut ini struktur organisasi yang terdapat pada Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan :

STRUKTUR ORGANISASI



Gambar 4. 48 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan

Sumber : Humas BPTD Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan, 2023

b) Uraian Tugas

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan terdiri dari beberapa bagian yaitu:

- 1) Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Rincian Tugas :
 - a) Menyusun rencana, program, dan anggaran Balai Pengelola Transportasi Darat
 - b) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)
 - c) Melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan
 - d) Melaksanakan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional
 - e) Melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karose
 - f) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang antar kota antar provinsi angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan
 - g) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
 - h) Melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
 - i) Melaksanakan penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif

terhadap pelanggaran peraturan perundangan-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial

- j) Melaksanakan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas
- k) Dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
- l) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

2) Kepala Sub Bagian Tata Usaha

Rincian Tugas :

- a) Menyusun bahan rencana, program, dan anggaran
- b) Menyusun bahan pengelola urusan tata usaha
- c) Menyusun bahan pengelola rumah tangga
- d) Menyusun bahan pengelola kepegawaian
- e) Menyusun bahan pengelola urusan keuangan
- f) Menyusun bahan pengelola urusan hukum dan hubungan masyarakat
- g) Menyusun bahan evaluasi dan laporan
- h) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

3) Kepala Seksi Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan Komersil dan Perintis

Rincian Tugas :

- a) Menyusun bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan penyeberangan yang belum diusahakan

secara komersial

- b) Menyusun bahan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
 - c) Menyusun bahan penjaminan keamanan dan ketertiban di bidang lalu lintas dan angkutan SDP
 - d) Menyusun bahan penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
 - e) Menyusun bahan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
 - f) Menyusun bahan pelayanan jasa kepelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
 - g) Menyusun bahan pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial
 - h) Menyiapkan bahan penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial
 - i) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- 4) Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan
- Rincian Tugas :
- a) Menyusun bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A

- b) Menyusun bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, dan pengawasan terminal barang
- c) Menyusun penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan penyelenggaraan, dan pengawasan Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)
- d) Menyiapkan bahan pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor
- e) Menyiapkan bahan pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan
- f) Menyiapkan bahan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri
- g) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

5) Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Rincian Tugas:

- a) Menyusun bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional
- b) Menyusun bahan pengawasan angkutan orang lintas batas negara negara dan / atau antar kota antar provinsi
- c) Menyusun bahan pengawasan angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang
- d) Menyusun bahan penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan
- e) Menyusun bahan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
- f) Menyusun bahan pengawasan tarif angkutan jalan
- g) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

6) Satuan Pelayanan

Satuan tugas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala Balai Pengelola Transportasi Darat. Satuan pelayanan dipimpin oleh seorang koordinator. Salah satu satuan pelayanan yang berada di Balai Pengelola Transportasi Darat yaitu Satuan Pelayanan pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Adapun Koordinator Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin memiliki tugas sebagai berikut :

- a) Menyiapkan rencana kerja, program, dan prosedur kerja Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial
- b) Melakukan pengumpulan, pengolahan dan penelaahan data / informasi sebagai bahan laporan
- c) Melakukan pengelolaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial
- d) Pembinaan pengelolaan ketatausahaan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial
- e) Monitoring dan evaluasi kegiatan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial
- f) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada Kepala Balai secara berkala
- g) Melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait
- h) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan

7) Kelompok Jabatan Fungsional

Rincian Tugas :

Melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas memberikan pelayanan fungsional dalam

pelaksanaan tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat sesuai dengan bidang keahlian dan keterampilan.

c) Produktivitas Angkutan

Data Produktivitas Angkutan 5 Tahun Terakhir dapat dilihat dalam tabel 4.16 untuk keberangkatan penumpang dan kendaraan dan tabel 4.17 untuk kedatangan penumpang dan kendaraan pada lintasan Batulicin-Tj.Serdang dan Data produktivitas 15 hari dapat dilihat pada tabel 4.15 dan tabel 4.15 Untuk Data Produktivitas selama 5 tahun pada lintasan Batulicin-Garungkong dapat dilihat pada tabel 4.18 dan 4.19 sedangkan data produktivitas 15 hari dapat dilihat pada tabel 4.20 dan 4.21 sebagai berikut :

4. Produktifitas Angkutan dan Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

a. Produktivitas Angkutan

- 1) Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari (Batulicin-Tanjung Serdang)

Tabel 4. 15 Data Produktivitas Keberangkatan Lintasan Batulicin – Tj.Serdang Selama 15 Hari

KEBERANGKATAN															
No.	Tanggal	Penumpang		Golongan Kendaraan											
		Dewasa	Anak	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1.	10 April 2023	464	-	1	482	3	126	48	-	80	-	-	-	2	-
2.	11 April 2023	448	-	-	432	4	113	69	1	136	-	2	4	1	-
3.	12 April 2023	519	-	2	452	3	132	52	1	103	-	3	3	-	-
4.	13 April 2023	518	-	-	439	3	126	58	1	108	-	5	4	3	-
5.	14 April 2023	453	-	1	498	3	113	73	1	91	-	4	3	1	-
6.	15 April 2023	615	2	1	688	3	142	65	1	109	-	4	3	3	-
7.	16 April 2023	710	-	4	692	9	191	61	1	62	-	3	3	1	-
8.	17 April 2023	619	-	2	568	2	146	53	1	98	-	-	1	1	-
9.	18 April 2023	778	-	2	845	4	189	61	1	126	-	4	4	1	-
10.	19 April 2023	1309	-	-	1096	9	314	70	2	91	-	2	3	1	-
11.	20 April 2023	1415	2	2	1265	5	322	52	1	42	-	5	2	-	-
12.	21 April 2023	971	-	1	1031	1	207	30	-	11	-	1	-	-	-
13.	22 April 2023	1270	-	1	1043	13	256	18	-	-	-	-	-	-	-
14.	23 April 2023	2969	-	4	1815	6	481	34	2	2	-	-	-	-	-
15.	24 April 2023	2587	1	9	1729	5	420	39	2	17	-	3	-	-	-
Jumlah		15645	5	30	13075	73	3278	783	15	1075	-	34	30	14	-

Tabel 4. 16 Data Produktivitas Kedatangan Lintasan Tj.Serdang – Batulicin Selama 15 Hari

KEDATANGAN															
No.	Tanggal	Penumpang		Golongan Kendaraan											
		Dewasa	Anak	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1.	10 April 2023	404	-	-	408	4	134	62	1	97	-	1	2	2	-
2.	11 April 2023	328	-	-	349	4	107	51	1	102	-	1	3	-	-
3.	12 April 2023	423	-	1	362	2	136	79	1	114	-	1	3	3	-
4.	13 April 2023	446	-	-	399	3	165	47	1	114	-	4	2	2	-
5.	14 April 2023	342	-	-	333	3	149	65	-	95	-	2	4	-	-
6.	15 April 2023	455	-	1	488	2	143	58	3	106	-	-	2	-	-
7.	16 April 2023	554	-	1	562	6	155	80	4	70	-	1	3	-	-
8.	17 April 2023	411	-	1	452	3	131	57	1	87	-	1	1	-	-
9.	18 April 2023	445	-	-	459	3	172	70	1	120	-	-	2	3	-
10.	19 April 2023	530	-	1	558	5	222	49	2	79	-	-	4	-	-
11.	20 April 2023	524	-	1	564	10	164	41	1	56	-	-	-	-	-
12.	21 April 2023	348	-	-	419	3	96	35	1	11	-	-	-	-	-
13.	22 April 2023	1072	-	1	960	13	223	14	-	2	-	-	-	-	-
14.	23 April 2023	2167	-	3	1872	3	361	26	-	3	-	-	-	-	-
15.	24 April 2023	2839	-	34	2018	7	553	42	2	19	-	-	-	-	-
Jumlah		11818	-	44	10203	71	2911	776	19	1075	-	11	28	10	-

Sumber : Hasil Survei Tim PKL KalSel, 2023

- 2) Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama 5 Tahun (Batulicin-Tanjung Serdang)

Tabel 4. 17 Data Produktivitas Keberangkatan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Selama 5 Tahun Terakhir

KEBERANGKATAN																
No.	Tahun	Trip	Penumpang(orang)		Golongan Kendaraan (unit)											
			Dewasa	Anak	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1.	2018	14183	226073	387	217	173115	17	55363	19522	1374	33719	-	3870	724	393	-
2.	2019	13349	507620	191	73	188064	30	56573	20523	1177	29238	-	4235	763	373	-
3.	2020	11238	206642	94	374	152813	23	44036	19182	588	26147	3	6329	743	360	-
4.	2021	12158	178878	154	159	146517	18	45314	17143	513	29408	1	2371	701	372	-
5.	2022	14184	237853	27	657	178987	841	56819	20007	779	29335	3	952	566	369	-

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

Tabel 4. 18 Data Produktivitas Kedatangan Lintasan Tanjung Serdang – Batulicin Selama 5 Tahun Terakhir

KEDATANGAN																
No.	Tahun	Trip	Penumpang(orang)		Golongan Kendaraan (unit)											
			Dewasa	Anak	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1.	2018	14318	212904	678	190	166940	15	52217	19457	1343	33080	-	2649	687	290	-
2.	2019	13493	503118	245	141	182296	11	52125	20762	1091	28453	3	2677	706	253	-
3.	2020	11299	163108	109	418	144522	17	43554	19387	559	26362	2	2131	777	251	-
4.	2021	12100	167862	53	214	137485	10	45098	16931	568	30096	1	2041	681	331	-
5.	2022	14267	211242	29	574	173010	1455	56427	20423	1266	31144	18	853	850	350	-

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

3) Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari (Batulicin-Garongkong)

Tabel 4. 19 Data Produktivitas Keberangkatan Lintasan Batulicin – Garongkong Selama 15 Hari

KEBERANGKATAN															
No.	Tanggal	Penumpang		Golongan Kendaraan											
		Dewasa	Anak	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1.	13 Maret 2023	258	15	-	8	-	2	4	-	15	-	-	-	-	-
2.	16 Maret 2023	273	18	-	1	-	5	2	-	15	-	-	-	-	-
3.	20 Maret 2023	228	10	-	5	-	8	2	-	15	-	-	-	-	-
4.	23 Maret 2023	128	4	-	2	-	4	2	-	16	-	-	-	-	-
5.	27 Maret 2023	72	5	-	1	-	1	1	-	10	-	-	-	-	-
6.	31 Maret 2023	79	1	-	1	-	3	-	-	17	-	-	-	-	-
7.	03 April 2023	102	6	-	3	-	3	-	-	14	-	-	-	-	-
8.	06 April 2023	95	6	-	2	-	6	2	-	16	-	-	-	-	-
9.	10 April 2023	274	2	-	5	-	8	-	-	13	-	-	-	-	-
10.	13 April 2023	440	17	-	4	-	9	1	1	13	-	-	-	-	-
11.	16 April 2023	388	16	-	9	-	20	1	-	4	-	-	-	-	-
12.	19 April 2023	443	9	-	15	-	23	-	-	5	-	-	-	-	-
13.	27 April 2023	269	6	-	3	-	3	-	-	15	-	-	-	-	-
14.	01 Mei 2023	182	6	-	2	-	3	2	-	13	-	-	-	-	-
15.	04 Mei 2023	206	9	-	2	-	2	1	-	14	-	-	-	-	-
Jumlah		3437	130	-	61	-	100	18	1	195	-	-	-	-	-

Sumber : Hasil Survei Tim PKL KalSel, 2023

Tabel 4. 20 Data Produktivitas Kedatangan Lintasan Garungkong – Batulicin 15 Hari

KEDATANGAN															
No.	Tanggal	Penumpang		Golongan Kendaraan											
		Dewasa	Anak	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1.	14 Maret 2023	257	-	-	5	-	3	1	-	14	-	-	-	-	-
2.	18 Maret 2023	160	-	-	2	-	5	2	-	12	-	-	-	-	-
3.	22 Maret 2023	81	-	-	2	-	2	3	-	14	-	1	-	-	-
4.	26 Maret 2023	102	-	-	3	-	5	2	-	13	-	-	-	-	-
5.	29 Maret 2023	80	-	-	3	-	2	-	-	15	-	-	-	-	-
6.	01 April 2023	52	-	-	4	-	2	-	-	12	-	-	2	-	-
7.	04 April 2023	53	-	-	-	-	-	1	-	14	-	1	3	-	-
8.	08 April 2023	68	-	-	1	-	1	-	-	15	-	1	1	-	-
9.	11 April 2023	55	-	-	1	-	1	1	-	16	-	-	2	3	-
10.	14 April 2023	43	-	-	2	-	1	-	-	13	-	-	4	-	-
11.	17 April 2023	40	-	-	-	-	2	1	-	8	-	-	-	-	-
12.	25 April 2023	220	-	-	4	-	8	2	-	13	-	-	-	-	-
13.	29 April 2023	502	-	-	15	-	16	2	-	6	-	-	-	-	-
14.	02 Mei 2023	572	-	-	12	-	13	2	-	10	-	-	-	-	-
15.	05 Mei 2023	402	-	-	8	-	7	14	-	8	-	-	-	-	-
Jumlah		2687	-	-	62	-	48	31	-	183	-	3	12	3	-

Sumber : Hasil Survei Tim PKL KalSel, 2023

1) Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama 5 Tahun (Batulicin – Garongkong)

Tabel 4. 21 Data produktivitas Keberangkatan Lintasan Batulicin – Garongkong Selama 5 Tahun Terakhir

KEBERANGKATAN																
No.	Tahun	Trip	Penumpang		Golongan Kendaraan											
			Dewasa	Anak	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1.	2018	91	7920	765	-	287	-	335	150	-	713	-	1	-	-	-
2.	2019	89	12656	611	-	334	-	329	329	-	742	-	12	1	1	1
3.	2020	84	7233	112	-	130	-	155	155	-	1065	-	20	3	1	-
4.	2021	87	12676	-	-	259	-	227	227	-	1220	-	2	29	2	-
5.	2022	85	13075	226	1	236	-	276	94	69	780	2	2	6	-	-

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

Tabel 4. 22 Data Produktivitas Kedatangan Lintasan Garongkong – Batulicin Selama 5 Tahun Terakhir

KEDATANGAN																
No.	Tahun	Trip	Penumpang		Golongan Kendaraan											
			Dewasa	Anak	I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
1.	2018	91	8301	912	-	295	-	245	132	-	736	-	42	1	-	-
2.	2019	89	11411	1261	2	227	3	287	112	-	649	-	13	-	-	-
3.	2020	85	7233	112	-	130	-	155	87	-	1065	-	20	3	1	-
4.	2021	87	14266	-	-	179	-	207	109	-	1120	-	12	-	-	-
5.	2022	85	17611	-	-	199	-	266	134	-	1091	-	10	2	-	-

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

b. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

1) Lintas Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin melayani 2 lintasan penyeberangan dibangun pada tahun 1991 dan 2010 dipercayakan melayani lintas komersil untuk Batulicin – Tanjung Serdang. Lintasan Batulicin – Garongkong baru tahun 2022 ini menjadi lintas komersil dan tidak bersubsidi lagi. Berikut adalah jarak tempuh dan waktu tempuh lintasan yang disajikan dalam bentuk tabel 4. 23:

Tabel 4. 23 Daftar Lintas Penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin

Lintas Penyeberangan	Jarak Tempuh	Waktu Tempuh	Keterangan
Batulicin - Tanjung Serdang	3,5 Mil	45 menit	Lintas Komersil
Batulicin – Garongkong	242 Mil	24 jam	Lintas Komersil

Sumber: PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

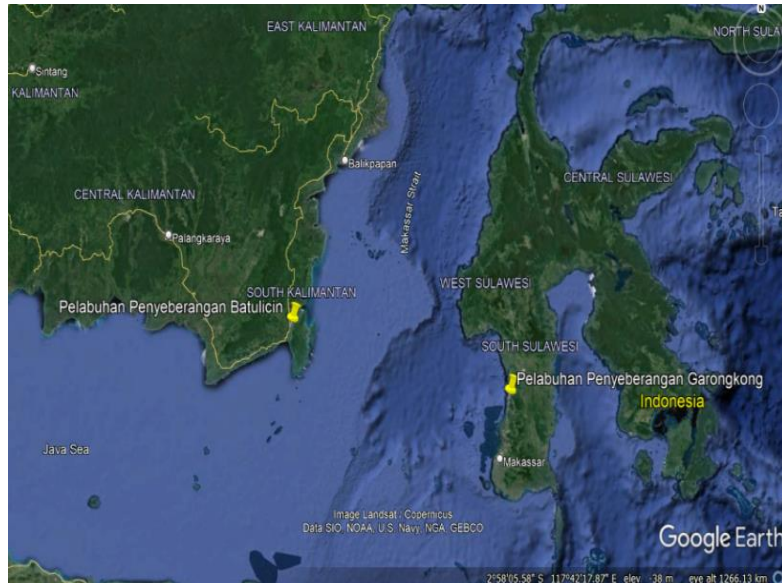
Berikut peta jaringan lintasan dari Pelabuhan Penyeberangan Batulicin menuju Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Serdang:



Gambar 4. 49 Peta Jaringan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang

Sumber: Google Earth, 2023

Berikut peta jaringan lintasan dari Pelabuhan Penyeberangan Batulicin menuju Pelabuhan Garongkong:



Gambar 4. 50 Peta Jaringan Lintasan Batulicin – Garongkong

Sumber: Google Earth, 2023

2) Jadwal Keberangkatan Kapal

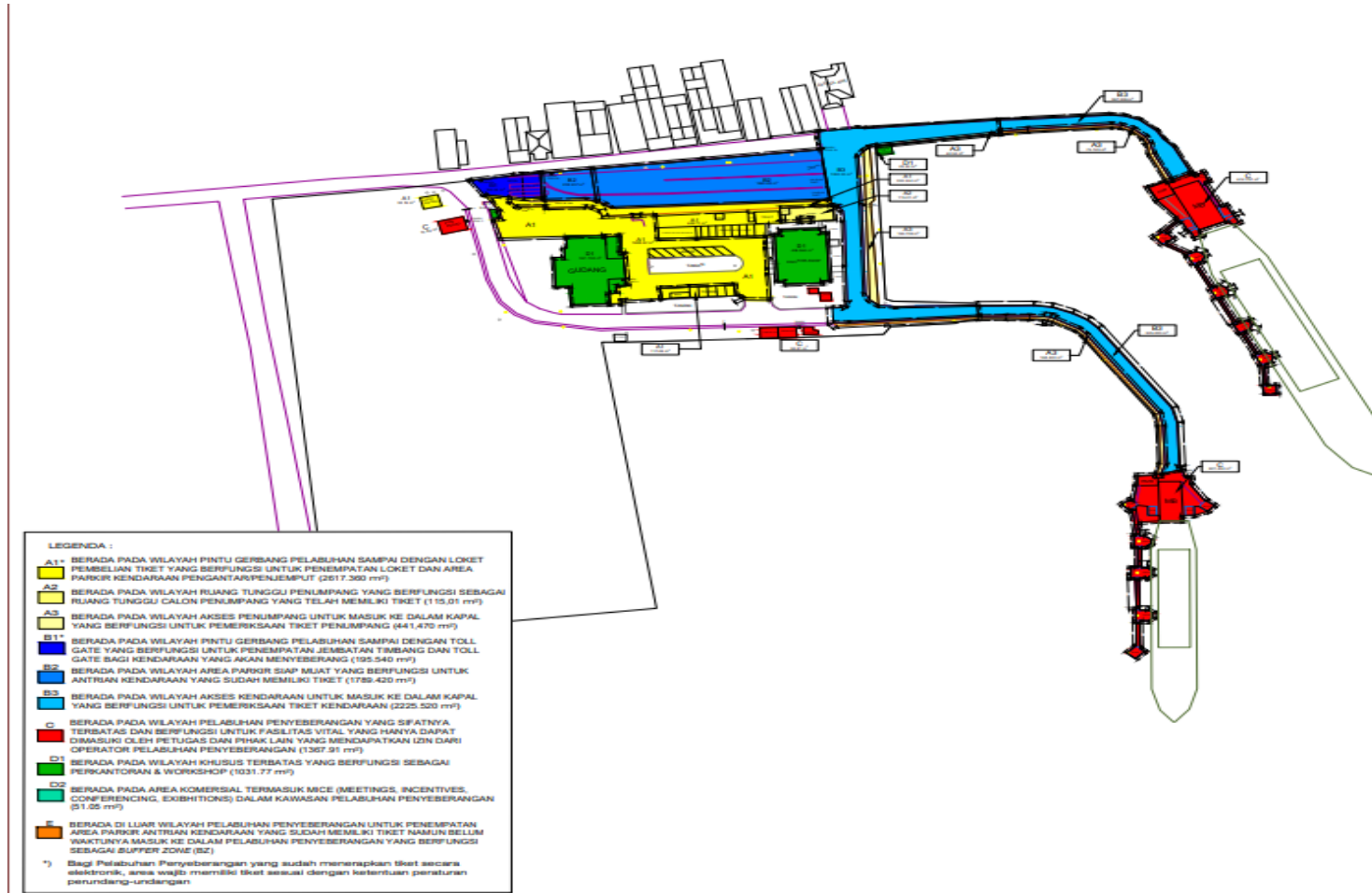
Jadwal keberangkatan lintasan Batulicin – Tanjung Serdang setiap hari dimulai pukul 05.00 WITA hingga pukul 20.30 WITA dengan jumlah 36 trip. Ditambah jam keberangkatan malam pukul 24.00 WITA dan 04.00 WITA. Adapun jadwal keberangkatan kapal dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 4. 24 Jadwal Keberangkatan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang

Trip	Jam Keberangkatan Kapal (wita)					
1	05.55	06.20	06.45	07.10	07.35	08.00
2	08.25	08.50	09.15	09.40	10.05	10.30
3	10.55	11.20	11.45	12.10	12.35	13.00
4	13.25	13.50	14.15	14.40	15.05	15.30
5	15.55	16.20	16.45	17.10	17.35	18.00
6	18.25	18.50	19.15	19.40	20.05	20.30
Ekstra Trip Malam						
1	24.00					
2	04.00					

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

3) *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Batulicin



Gambar 4. 51 *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Batulicin

Sumber: PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

B. Analisis Data

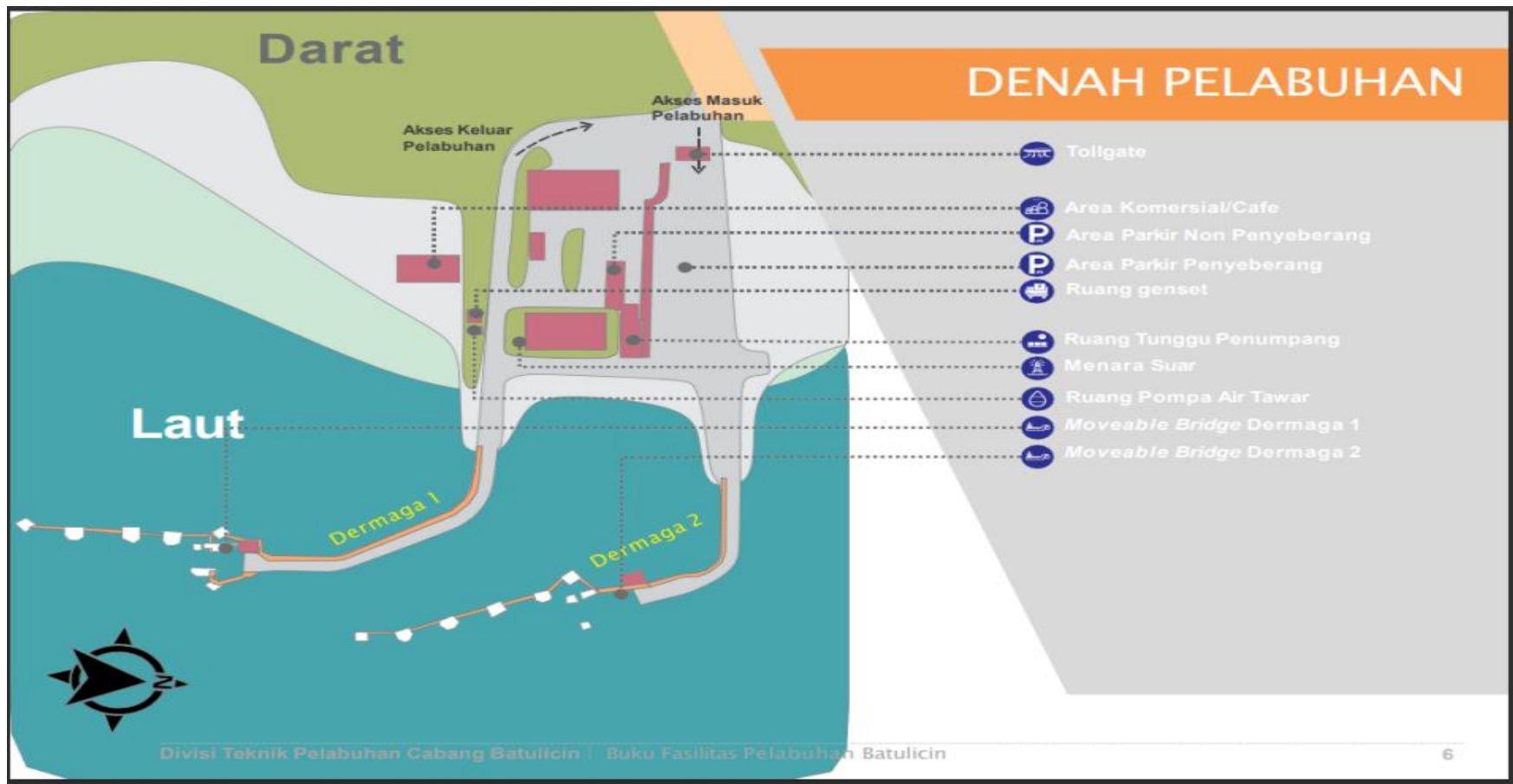
1. Penyajian Data

Berikut merupakan kondisi eksisting mengenai fasilitas pokok daratan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin:

Tabel 4. 25 Fasilitas Pokok Daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin

No	Fasilitas Daratan	Kondisi Eksisting	
		Ada	Tidak Ada
1	Terminal Penumpang	√	-
2	Jembatan Timbang	-	√
3	Portal	√	-
4	Loket	√	-
5	Lapangan Parkir Pengantar Penjemput	√	-
6	Lapangan Parkir Siap Muat	√	-
7	Jalan Penumpang Keluar/Masuk Kapal (<i>Gangway</i>)	-	√
8	Fasilitas Pemadam Kebakaran	-	√
9	Instalasi Air, Listrik dan Telekomunikasi	√	-
10	Fasilitas Bahan Bakar/Bunker	-	√
11	Kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin	√	-

Sumber : PT.ASDP Ferry Indonesia Cabang Batulicin, 2023



Gambar 4. 52 *Layout* Kondisi Eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin

Sumber: PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin, 2023

Adapun permasalahan-permasalahan fasilitas daratan yang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin:

a. Ruang Tunggu

Fasilitas ruang tunggu yang merupakan salah satu fasilitas pokok dalam pelabuhan penyeberangan Batulicin tidak terpakai. Kondisi di dalam ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin sangat kotor dan hanya terdapat 30 (tiga puluh dua) buah kursi, 2 (dua) unit kipas angin dan tidak terdapat plafon dan saat hujan air masuk kedalam ruang tunggu karena dinding yang hanya terbuat dari triplek juga tidak menutupi sampai atas sehingga penumpang kurang nyaman di dalam ruang tunggu tersebut mengakibatkan penumpang banyak menunggu di luar pelabuhan seperti di bawah pohon. Berikut kondisi ruang tunggu dan fasilitas yang ada di ruang tunggu pada gambar 4.53 :



Gambar 4. 53 Ruang Tunggu dan Fasilitas di Ruang Tunggu

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Dermaga yang dipakai yaitu 2 dermaga yang letaknya jauh dari ruang tunggu sehingga penumpang yang akan menyeberang menunggu di bawah pohon dan jalur masuk kendaraan yang letaknya berada di sebelum *trestle*. Berikut gambar penumpang yang masuk ke jalur kendaraan dapat dilihat pada gambar 4. 54 :



Gambar 4. 54 Penumpang yang Menunggu di Jalur Masuk Kendaraan

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Penumpang yang menunggu di bawah pohon dapat dilihat pada gambar 4.55 dibawah ini :



Gambar 4. 55 Penumpang yang Menunggu di Bawah Pohon

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

b. Lapangan Parkir Siap Muat

Kondisi lapangan parkir siap muat di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin saat ini sudah tersedia. Tetapi tidak ada alokasi khusus lapangan parkir untuk kendaraan golongan I, II dan III di Pelabuhan Penyeberangan membuat pengendara sepeda dan sepeda motor memarkirkan kendaraan bukan ditempatnya melainkan di bawah pohon sebelum *trestle* sehingga sering terjadi kemacetan karena pejalan kaki dan kendaraan untuk masuk ke kapal dengan

pintu pagar yang sama. Kendaraan golongan IV – IX memarkirkan kendaraan di jalan keluar masuk pelabuhan, sehingga sering terjadi ketidakteraturan/ *crossing*. Pengendara yang memarkirkan kendaraan bukan di jalur dapat dilihat pada gambar 4. 56:



Gambar 4. 56 Pengendara yang Memarkirkan Kendaraan bukan di jalur masuk kendaraan

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Kendaraan yang akan menyeberang parkir di jalan keluar-masuk pelabuhan dapat dilihat pada gambar 4.57 :



Gambar 4. 57 Kendaraan yang akan Menyeberang Parkir di Jalan Keluar – Masuk Pelabuhan

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

c. *Gangway*

Berdasarkan kondisi eksisting di lapangan, dapat dilihat bahwa tidak ada akses pejalan kaki yang tersambung dari ruang tunggu menuju dermaga. Kondisi ini membuat para penumpang pejalan kaki sedikit terganggu dan membahayakan karena penumpang pejalan kaki harus berjalan di jalan kendaraan dan masuk dari rampa untuk masuk ke kapal. Selain itu, tidak adanya akses jalan penumpang pejalan kaki (*gangway*) mengakibatkan petugas kewalahan untuk memeriksa tiket penumpang dan kendaraan sehingga membuat banyak penumpang gelap tidak tercatat di *manifest* masuk ke dalam kapal dikarenakan prasarana yang kurang memadai. Penumpang yang berjalan melalui *trestle* dapat dilihat pada gambar 4.58:



Gambar 4. 58 Penumpang yang Berjalan Melalui *Trestle*

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

c. Jembatan Timbang

Tidak tersedianya fasilitas jembatan timbang di Pelabuhan penyeberangan Batulicin mengakibatkan kendaraan yang membawa muatan melebihi kapasitas dapat masuk ke kapal. Hal inilah yang menyebabkan beban kendaraan yang masuk area pelabuhan dan naik ke kapal tidak dapat terpantau, sehingga dapat menyebabkan tidak diketahui beban kendaraan di atas kapal yang membuat sulitnya mengatur muatan di atas kapal dan menyebabkan kerusakan pada akses jalan menuju dermaga. Berdasarkan hasil penelitian, karena

tidak terdapat akses jembatan timbang mengakibatkan banyak kendaraan yang memiliki kelebihan muatan dan telah mencapai batas maksimal tinggi kendaraan pada kapal dan mengakibatkan terjadinya muatan yang jatuh dari atas kendaraan. Muatan yang jatuh dari atas kendaraan dapat dilihat pada gambar 4.59 sebagai berikut :



Gambar 4. 59 Muatan yang jatuh dari atas kendaraan

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

Kendaraan tinggi mulai dari golongan VI sampai dengan golongan VII yang *over dimension* sering terhambat ketika memasuki area kapal karena sering terjadi gesekan di atas kendaraan dan langit-langit *deck* kapal, yang mengakibatkan kemacetan saat pemuatan dan waktu muat yang mengendor. Sehingga diperlukan fasilitas portal untuk mengukur tinggi kendaraan yang akan menyeberang. Kendaraan yang sulit masuk ke kapal dapat dilihat pada gambar 4.60 sebagai berikut :



Gambar 4. 60 Kendaraan yang Sulit Masuk ke Area Kapal

Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL KalSel, 2023

2. Analisis Data

Agar permasalahan-permasalahan yang terdapat diatas, maka analisis-analisis yang digunakan yaitu:

a. Analisis Gedung Terminal

Berdasarkan lampiran II KM 52 Tahun 2004, perhitungan luas area ruang tunggu untuk penumpang Batulicin-Tj.Serdang dihitung dengan rumus sebagai berikut :

1) Ruang Tunggu

Luasan ruang tunggu dapat dihitung menggunakan rumus (4.1) yaitu :

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

Dimana :

A_1 : Luas ruang tunggu (m^2)

A : Luas areal yang dibutuhkan untuk satu orang ($1,2 m^2$ per orang)

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

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

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

y : Rasio Konsentrasi (1,2)

Penentuan jumlah penumpang dalam satu kapal diambil dari data karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Penentuan jumlah penumpang ini diambil berdasarkan kapasitas angkut penumpang terbesar yaitu kapal KMP. Awu-Awu untuk lintasan Batulicin-Garongkong dengan kapasitas angkut 298 penumpang dan KMP. Gutila untuk lintasan Batulicin-Tj.Serdang dengan kapasitas angkut sebesar 266 penumpang. Sedangkan penentuan jumlah kapal yang datang dan pergi bersamaan ditetapkan 2 (dua) dikarenakan dermaga yang tersedia/terpakai

berjumlah 2 (dua) unit.

Dari data pada lampiran data produktivitas keberangkatan penumpang, jumlah penumpang terpadat di lintasan Batulicin-Tj.Serdang pada saat keberangkatan terdapat pada tanggal 23 April 2023 sebanyak 2969 orang dengan jumlah operasi 52 trip. Maka dapat diketahui bahwa untuk menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Rasio Konsentrasi (x)} &= \frac{\text{jumlah pnp terbanyak perhari/kapal}}{\text{Kapasitas pnp dalam satu kapal x trip}} \\ &= \frac{2969 \text{ penumpang}/7}{266 \text{ penumpang} \times 52 \text{ trip}} \\ &= 0,031 \sim 1,0 \end{aligned}$$

Jadi, rasio konsentrasi (x) adalah 1,0

Maka dari data di atas dapat diperhitungkan :

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

$$\begin{aligned} A_1 &= 1,2 \text{ m}^2/\text{orang} \cdot 266 \text{ penumpang/kapal} \cdot 1 \text{ kapal} \cdot 1 \cdot 1,2 \\ &= 383,04 \text{ m}^2 \text{ (383 m}^2\text{)} \end{aligned}$$

Untuk menentukan jumlah kursi yang dibutuhkan dapat menggunakan rumus (4.2) :

$$\text{Jumlah Kursi} = \text{Jumlah penumpang perkapal} \times 0,5 \text{ m}^2 \quad (4.2)$$

$$\text{Luasan untuk kursi} = 0,5 \text{ m}^2/\text{orang}$$

$$\text{Jumlah Luasan untuk kursi} = 266 \times 0,5 \text{ m}^2 = 133 \text{ m}^2$$

Berdasarkan perhitungan luasan kebutuhan ruang tunggu, maka dibutuhkan ruang tunggu penumpang lintasan Batulicin-Tj.Serdang sebesar 383 m² sehingga diperlukan perluasan sekitar 279,04 m², penambahan kursi sebanyak 236 kursi dengan luasan 133 m², penambahan fasilitas berupa akses *free wifi*, televisi, pengisi daya ponsel (charger box), dan air conditioner.

Sedangkan, untuk ruang tunggu penumpang lintasan Batulicin-Garongkong jumlah penumpang terpadat pada saat keberangkatan terdapat pada tanggal 19 April 2023 sebanyak

452 orang dengan jumlah operasi 1 trip. Maka dapat diketahui bahwa untuk menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Rasio Konsentrasi (x)} &= \frac{\text{jumlah pnp terbanyak perhari/kapal}}{\text{Kapasitas pnp dalam satu kapal x trip}} \\ &= \frac{452 \text{ penumpang/1}}{298 \text{ penumpang x 1 trip}} \\ &= 1,51 \end{aligned}$$

Jadi, rasio konsentrasi (x) adalah 1,51

Maka dari data di atas dapat diperhitungkan :

$$\begin{aligned} A_1 &= 1,2 \text{ m}^2/\text{orang} \cdot 298 \text{ penumpang/kapal} \cdot 1 \text{ kapal} \cdot 1,51 \\ &= 429,12 \text{ m}^2 \text{ (429 m}^2\text{)} \end{aligned}$$

Untuk menentukan jumlah kursi yang dibutuhkan dapat menggunakan rumus (4.2) :

$$\text{Jumlah Luasan untuk kursi} = 298 \times 0,5 \text{ m}^2 = 149 \text{ m}^2$$

Berdasarkan perhitungan luasan kebutuhan ruang tunggu, maka dibutuhkan ruang tunggu penumpang lintasan Batulicin-Garongkong sebesar 429 m², penambahan kursi sebanyak 289 kursi dengan luasan kursi seluas 149 m², penambahan fasilitas berupa akses *free wifi*, televisi, pengisi daya ponsel (charger box), dan air conditioner agar penumpang nyaman untuk menunggu keberangkatan kapal di ruang tunggu.

2) Ruang Kantin (A₂)

Perhitungan ruang kantin tidak diperhitungkan karena pada Peraturan Menteri Perhubungan nomor 91 tahun 2021, untuk areal komersil tidak berada di Gedung Terminal.

3) Ruang Administrasi (A₃)

Perhitungan ruang administrasi yang ideal untuk lintasan Batulicin-Tj.Serdang dengan luasan ruang tunggu (A₁) sebesar 383,04 m² dapat diperoleh dengan menggunakan rumus (III.3), yaitu :

$$\begin{aligned}
 A_3 &= (15\% \cdot A_1) & (4.3) \\
 &= 15\% \cdot A_1 \\
 &= 57,45 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Sedangkan, untuk lintasan Batulicin-Garongkong dengan luasan ruang tunggu sebesar 429,12 m² yaitu :

$$\begin{aligned}
 A_3 &= (15\% \cdot A_1) \\
 A_3 &= 15\% \cdot A_1 \\
 A_3 &= 64,36 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

4) Ruang Lain – lain (A4)

Untuk perhitungan ruang lain – lain dengan data – data sebagai berikut:

- Lintasan Batulicin-Tj.Serdang :

$$\begin{aligned}
 A_1 &= 383,04 \text{ m}^2 \\
 A_3 &= 57,45 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Maka dapat di perhitungkan dengan menggunakan rumus (III.5), yaitu:

$$\begin{aligned}
 A_4 &= \{25\% (A_1 + A_3)\} \text{ dalam (m}^2) & (4.4) \\
 A_4 &= \{25\% (383,04 \text{ m}^2 + 57,45\text{m}^2)\} \\
 A_4 &= 110,12 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

- Lintasan Batulicin – Garongkong

$$\begin{aligned}
 A_1 &= 429,12 \text{ m}^2 \\
 A_3 &= 64,36 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Maka dapat di perhitungkan dengan menggunakan rumus (III.5), yaitu:

$$\begin{aligned}
 A_4 &= \{25\% (A_1 + A_3)\} \text{ dalam (m}^2) \\
 A_4 &= \{25\% (429,12 \text{ m}^2 + 64,36 \text{ m}^2)\} \\
 A_4 &= 123,37 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

5) Ruang Publik / fasilitas peribadatan dan fasiltas kesehatan

(A5) Untuk perhitungan ruang publik dengan data – data sebagai berikut :

- Lintasan Batulicin-Tj.Serdang

$$A_1 = 383,04 \text{ m}^2$$

$$A_3 = 57,45 \text{ m}^2$$

$$A_4 = 110,12 \text{ m}^2$$

Maka dapat diperhitungkan dengan menggunakan rumus (III.6), yaitu :

$$A_5 = \{10\% (A_1 + A_3 + A_4)\} \text{ dalam } (\text{m}^2) \quad (4.5)$$

$$A_5 = \{10\% (383,04 \text{ m}^2 + 57,45 \text{ m}^2 + 110,12 \text{ m}^2)\}$$

$$A_5 = 55,06 \text{ m}^2$$

Sehingga luas total areal gedung terminal dengan menggunakan rumus (III.7), yaitu :

$$A = A_1 + A_3 + A_4 + A_5 \quad (4.6)$$

$$A = 383,04 \text{ m}^2 + 57,45 \text{ m}^2 + 110,12 \text{ m}^2 + 55,06 \text{ m}^2$$

$$A = 605,67 \text{ m}^2$$

Luasan lapangan gedung terminal dari hasil perhitungan sebesar $605,67 \text{ m}^2$.

- Lintasan Batulicin-Garongkong

$$A_1 = 429,12 \text{ m}^2$$

$$A_3 = 64,36 \text{ m}^2$$

$$A_4 = 123,37 \text{ m}^2$$

Maka dapat diperhitungkan dengan menggunakan rumus (III.6), yaitu :

$$A_5 = \{10\% (A_1 + A_3 + A_4)\} \text{ dalam } (\text{m}^2)$$

$$A_5 = \{10\% (429,12 \text{ m}^2 + 64,36 \text{ m}^2 + 123,37 \text{ m}^2)\}$$

$$A_5 = 61,68 \text{ m}^2$$

Sehingga luas total areal gedung terminal dengan menggunakan rumus (III.7), yaitu :

$$A = A_1 + A_3 + A_4 + A_5$$

$$A = 429,12 \text{ m}^2 + 64,36 \text{ m}^2 + 123,37 \text{ m}^2 + 61,68 \text{ m}^2$$

$$A = 678,53 \text{ m}^2$$

Luasan lapangan gedung terminal dari hasil perhitungan sebesar 678,53 m². Untuk saat ini gedung terminal memiliki luas sebesar 1087 m².

b. Analisis Lapangan Parkir Siap Muat

Berdasarkan KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan untuk menghitung kebutuhan lapangan parkir siap muat golongan IV – IX menggunakan rumus persamaan (3.6).

Untuk menentukan proporsi kendaraan di atas kapal dan rasio konsentrasi (y) maka dapat melihat survei produktivitas kendaraan selama 15 (lima belas) hari pada tabel 4. 11. Dari tabel 4.11 dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan terbanyak pada lintasan Batulin-Tj.Serdang terjadi pada tanggal 23 April 2023. Maka, untuk mendapatkan total produksi, masing-masing kendaraan tiap golongan pada tanggal tersebut dijumlahkan dan dibagi jumlah trip. Diperoleh data sebagai berikut :

Golongan IV	: 542/52 = 10,42 ~ 11 Kendaraan
Golongan V	: 6/52 = 0,11 ~ 1 Kendaraan
Golongan VI	: 0/52 = 0 Kendaraan
Golongan VII & VIII	: 0/52 = 0 Kendaraan
Kendaraan Total Produksi = 12 Kendaraan	

Maka, rumusnya adalah : $\sum \frac{\text{Pergolongan Kendaraan}}{\text{Total Produksi}}$ (4.7)

1) Proporsi Kendaraan Gol. IV = $\frac{11 \text{ Kendaraan}}{12 \text{ Kendaraan}} \times 100 \% = 95,2 \%$

2) Proporsi Kendaraan Gol. V = $\frac{1 \text{ Kendaraan}}{21 \text{ Kendaraan}} \times 100 \% = 4,7 \%$

3) Proporsi Kendaraan Gol. VI = $\frac{0 \text{ Kendaraan}}{21 \text{ Kendaraan}} \times 100 \% = 0 \%$

$$4) \text{ Proporsi Kendaraan Gol. VII} = \frac{0 \text{ Kendaraan}}{21 \text{ Kendaraan}} \times 100 \% = 0 \%$$

Dalam menentukan jumlah kendaraan dalam satu kapal (n) menggunakan data jumlah kendaraan terbanyak selama survei produktivitas 15 (lima belas) hari dibagi dengan jumlah trip. Dimana jumlah kendaraan terbanyak adalah 595 unit kendaraan dengan jumlah trip sebanyak 52 trip.

$$\begin{aligned} \text{Jumlah Kendaraan (n)} &= \frac{\sum \text{Kendaraan terbanyak selama survey}}{\text{Jumlah Trip}} \\ &= \frac{548 \text{ Kendaraan}}{52 \text{ Trip}} \\ &= 10,53 \text{ Kendaraan} \sim 11 \text{ Kendaraan} \end{aligned}$$

$$\text{Rasio Konsentrasi (y)} = \frac{\sum \text{Kendaraan terbanyak perhari/trip}}{\text{Kapasitas kendaraan dalam satu kapal}} \quad (4.8)$$

$$\begin{aligned} &= \frac{11 \text{ Kendaraan}}{12 \text{ Kendaraan}} \\ &= 0,91 \end{aligned}$$

Jadi, rasio konsentrasi (y) adalah 0,91 ~ 1

Maka, luasan lapangan parkir siap muat untuk tiap golongan adalah:

1) Truk 8 Ton (Gol. VII – Gol IX)

$$\begin{aligned} A_1 &= a . n . N . x . y \\ A_1 &= 60 \text{ m}^2 \times (12 \text{ unit} \times 0 \%) \times 1 \times 1,0 \times 0,91 \\ A_1 &= 0 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

2) Truk 4 Ton (Gol. VI A / VI B)

$$\begin{aligned} A_2 &= a . n . N . x . y \\ A_2 &= 45 \text{ m}^2 \times (12 \text{ unit} \times 0 \%) \times 1 \times 1,0 \times 0,91 \\ A_2 &= 0 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

3) Truk 2 Ton (Gol. V A / V B)

$$A_3 = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y$$

$$A_3 = 25 \text{ m}^2 \times (12 \text{ unit} \times 4,7 \%) \times 1 \times 1,0 \times 0,91$$

$$A_3 = 128,3 \text{ m}^2$$

4) Kendaraan Penumpang (Gol IV A / IV B)

$$A_4 = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y$$

$$A_4 = 25 \text{ m}^2 \times (12 \text{ unit} \times 95,2 \%) \times 1 \times 1,0 \times 0,91$$

$$A_4 = 259,8 \text{ m}^2$$

$$\begin{aligned} A_{\text{Total}} &= 0 \text{ m}^2 + 0 \text{ m}^2 + 12,83 \text{ m}^2 + 259,8 \text{ m}^2 \\ &= 272,63 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Jadi, dari analisis diatas didapatkan luasan lapangan parkir siap muat yang dibutuhkan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin sebesar $272,63 \text{ m}^2$.

Berikut perhitungan kapasitas ruang parkir tiap golongan kendaraan pada saat kondisi eksisting dapat di peroleh menggunakan rumus:

$$\text{Kapasitas Kendaraan} : \frac{\text{Luasan Lapangan Parkir Efektif}}{\text{Luasan Parkir Kendaraan Sesuai Golongan}} \quad (4.9)$$

Sehingga, diperoleh kapasitas kendaraan dari setiap golongan adalah :

$$1) \text{ Kapasitas untuk truk 8 ton} = \frac{0}{60} \text{ m}^2$$

$$= 0 \text{ unit}$$

$$2) \text{ Kapasitas untuk truk 4 ton} = \frac{0}{45} \text{ m}^2$$

$$= 0 \text{ unit}$$

$$3) \text{ Kapasitas untuk truk 2 ton} = \frac{128,3}{25} \text{ m}^2$$

$$= 5 \text{ unit}$$

$$4) \text{ Kapasitas untuk mobil penumpang} = \frac{259,8}{25} \text{ m}^2$$

= 10 unit

Jadi, kapasitas kendaraan lapangan parkir siap muat kondisi rencana yaitu sebanyak 15 unit kendaraan golongan campuran. Sehingga, dapat kita disimpulkan bahwa lapangan parkir siap muat untuk Lintasan Batulicin-Tj.Serdang telah tergolong memenuhi kapasitas. Sedangkan, untuk lapangan parkir siap muat lintasan Batulicin – Garongkong sebagai berikut :

Golongan IV	: 23/1 = 23 Kendaraan
Golongan V	: 0/1 = 0 Kendaraan
Golongan VI	: 5/1 = 6 Kendaraan
Golongan VII & VIII	: 0/1 = 0 Kendaraan

Kendaraan Total Produksi = 28 Kendaraan

Maka, rumusnya adalah : $\sum \frac{\text{Pergolongan Kendaraan}}{\text{Total Produksi}}$

1) Proporsi Kendaraan Gol. IV = $\frac{23 \text{ Kendaraan}}{28 \text{ Kendaraan}} \times 100 \% = 82,14 \%$

2) Proporsi Kendaraan Gol. V = $\frac{0 \text{ Kendaraan}}{28 \text{ Kendaraan}} \times 100 \% = 0 \%$

3) Proporsi Kendaraan Gol. VI = $\frac{1 \text{ Kendaraan}}{28 \text{ Kendaraan}} \times 100 \% = 0,035 \%$

4) Proporsi Kendaraan Gol. VII = $\frac{0 \text{ Kendaraan}}{28 \text{ Kendaraan}} \times 100 \% = 0 \%$

Dalam menentukan jumlah kendaraan dalam satu kapal (n) menggunakan data jumlah kendaraan terbanyak selama survei produktivitas 15 (lima belas) hari dibagi dengan jumlah trip. Dimana jumlah kendaraan terbanyak adalah 28 unit kendaraan dengan jumlah trip

sebanyak 1 trip.

$$\begin{aligned}\text{Jumlah Kendaraan (n)} &= \frac{\sum \text{Kendaraan terbanyak selama survey}}{\text{Jumlah Trip}} \\ &= \frac{28 \text{ Kendaraan}}{1 \text{ Trip}} \\ &= 28 \text{ Kendaraan}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Rasio Konsentrasi (y)} &= \frac{\sum \text{Kendaraan terbanyak perhari/trip}}{\text{Kapasitas kendaraan dalam satu kapal}} \\ &= \frac{28 \text{ Kendaraan}}{18 \text{ Kendaraan}} \\ &= 1,55\end{aligned}$$

Jadi, rasio konsentrasi (y) adalah 1,55

Maka, luasan lapangan parkir siap muat untuk tiap golongan adalah:

1) Truk 8 Ton (Gol. VII – Gol IX)

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

$$A_1 = 60 \text{ m}^2 \times (28 \text{ unit} \times 0 \%) \times 1 \times 1,0 \times 1,55$$

$$A_1 = 0 \text{ m}^2$$

2) Truk 4 Ton (Gol. VI A / VI B)

$$A_2 = a . n . N . x . y$$

$$A_2 = 45 \text{ m}^2 \times (28 \text{ unit} \times 0,035 \%) \times 1 \times 1,0 \times 1,55$$

$$A_2 = 0,68 \text{ m}^2$$

3) Truk 2 Ton (Gol. V A / V B)

$$A_3 = a . n . N . x . y$$

$$A_3 = 25 \text{ m}^2 \times (28 \text{ unit} \times 0 \%) \times 1 \times 1,0 \times 1,95$$

$$A_3 = 0 \text{ m}^2$$

4) Kendaraan Penumpang (Gol IV A / IV B)

$$A_4 = a . n . N . x . y$$

$$A_4 = 25 \text{ m}^2 \times (28 \text{ unit} \times 82,14 \%) \times 1 \times 1,0 \times 1,55$$

$$A_4 = 891,219 \text{ m}^2$$

$$A_{\text{Total}} = 0 \text{ m}^2 + 0,68 \text{ m}^2 + 0 \text{ m}^2 + 891,219 \text{ m}^2$$

$$= 891,899 \text{ m}^2$$

Jadi, dari analisis diatas didapatkan luasan lapangan parkir siap muat yang dibutuhkan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin untuk lintasan Batulin-Garongkong sebesar $891,899 \text{ m}^2$.

Berikut perhitungan kapasitas ruang parkir tiap golongan kendaraan pada saat kondisi eksisting dapat di peroleh menggunakan rumus:

$$\text{Kapasitas Kendaraan} : \frac{\text{Luasan Lapangan Parkir Efektif}}{\text{Luasan Parkir Kendaraan Sesuai Golongan}}$$

Sehingga, diperoleh kapasitas kendaraan dari setiap golongan adalah :

$$1) \text{ Kapasitas untuk truk 8 ton} = \frac{0}{60} \text{ m}^2$$

$$= 0 \text{ unit}$$

$$2) \text{ Kapasitas untuk truk 4 ton} = \frac{0,68}{45} \text{ m}^2$$

$$= 1 \text{ unit}$$

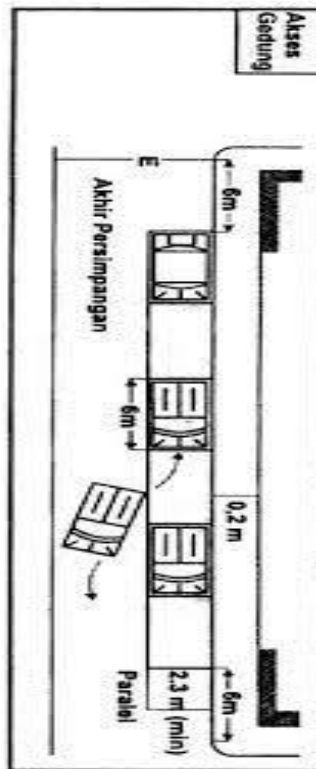
$$3) \text{ Kapasitas untuk truk 2 ton} = \frac{0}{25} \text{ m}^2$$

$$= 0 \text{ unit}$$

$$4) \text{ Kapasitas untuk mobil penumpang} = \frac{891,899}{25} \text{ m}^2$$

$$= 36 \text{ unit}$$

Jadi, kapasitas kendaraan lapangan parkir siap muat kondisi rencana yaitu sebanyak 37 unit kendaraan golongan campuran.



Gambar 4. 61 Pola Parkir Sejajar 180⁰

Sumber: Peraturan Direktorat Jendral 272/HK.105/DRJD/96

Untuk parkir kendaraan siap muat yaitu menurut pergolongan kendaraan untuk menciptakan keteraturan dan kerapian. Posisi parkir yaitu sejajar atau pola parkir 180⁰ mengikuti posisi yang telah ditentukan untuk tiap golongan kendaraan. Yang bertujuan agar kendaraan yang akan berangkat, berbaris sesuai dengan nomor antrian saat pembelian tiket. Kemudian untuk mempermudah pada saat pemuatan karena kendaraan telah tersusun sesuai golongannya.

Lapangan parkir siap muat untuk kendaraan golongan I - III perlu dibuat dan menambahkan kanopi agar melindungi kendaraan tersebut dari cuaca yang tidak mendukung.

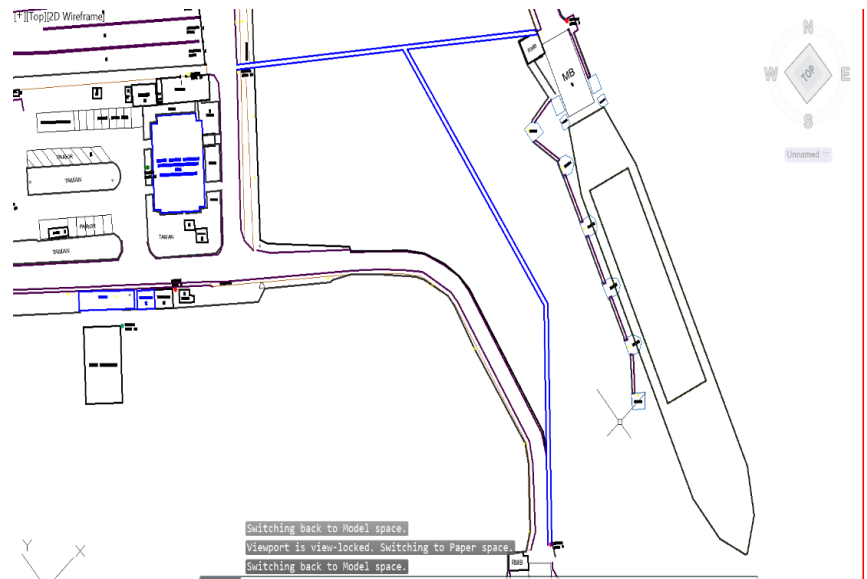
c. Analisis Perencanaan *Gangway* (Jalan Akses Penumpang)

Dari permasalahan yang telah disajikan diatas, maka berikut analisis perencanaan *gangway* di dermaga plengsengan Pelabuhan

Penyeberangan Batulicin:

1) Arah dan Panjang Perencanaan *Gangway*

Untuk arah *gangway* dapat dibangun lurus langsung mengarah ke *moveable bridge* di dermaga karena tipe dermaga dan kapal yang bermuatan kecil sehingga tidak memiliki *sideramp* kapal. Rencana penyambungan *gangway* dapat dilihat pada gambar 4.62 :



Gambar 4. 62 Rencana Penyambungan *Gangway*

a) Sesi Satu

Dari hasil pengamatan, direncanakan bahwa titik awal *gangway* akan berada di titik pintu keluar ruang tunggu. *Gangway* akan dibuat tidak di jalan keluar masuk pelabuhan, melainkan dapat dibangun dengan konsep di atas jalan tersebut. Adapun rinciannya sebagai berikut:

Panjang = 34,6 m

Arah = 95° (dari utara)

Titik Koordinat = Dari $3^{\circ} 24' 53''$ LS $120^{\circ} 53' 14''$ BT

Ke $3^{\circ} 24' 52''$ LS $120^{\circ} 53' 15''$ BT

b) Sesi Dua

Dari hasil analisis dan pengamatan *gangway* sesi 2 (dua)

akan dibangun diatas air hingga titik *deck* penumpang.

Adapun rinciannya sebagai berikut:

Panjang = 46,5 m

Arah = 76° (dari utara)

Titik Koordinat = Dari $3^{\circ} 24' 52''$ LS $120^{\circ} 53' 15''$ BT

Ke $3^{\circ} 24' 52''$ LS $120^{\circ} 53' 12''$ BT

Maka, dari hasil analisis tersebut didapatkan panjang keseluruhan rencana pembangunan *gangway* dermaga dari titik 1 titik 2 dengan panjang total 81,1 m, dari titik 1 ke titik 2 sepanjang 34,6 m dan 46,5 m dari titik 2 ke titik 3.

2) Dimensi *Gangway*

Untuk mengetahui volume pejalan kaki yang melintasi jalan menuju/keluar kapal di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin, maka dilakukan survei volume pejalan kaki selama 15 (lima belas) hari mulai dari tanggal 10 April sampai 24 April 2023. Adapun hasil survei volume pejalan kaki dapat dilihat pada tabel 5 Lampiran I.

Menurut hasil survei, volume pejalan kaki terbanyak pada tanggal 24 April 2023 pukul 08.00-09.00 WITA yaitu 124 orang selama 60 menit maka untuk 1 menit didapat volume pejalan kaki sebanyak $2,06 = 2$ orang. Maka lebar trotoar adalah sebagai berikut:

$$W = \left[\frac{r}{35} \right] + N \quad (4.10)$$

$$W = \left[\frac{2}{35} \right] + 1,5$$

$$W = 0,057 + 1,5$$

$$W = 1,55 \text{ meter}$$

Lebar tambahan untuk menghitung lebar trotoar sesuai dengan keadaan setempat dapat dilihat pada tabel 2. 2 Nilai N diambil 1,5 karena kondisi yang terjadi di lokasi dalam keadaan ramai dan penumpang yang melewati jalan tersebut kebanyakan membawa barang bawaan meskipun lokasi tersebut bukan pasar.

3) Karakteristik *Gangway*

Rencana karakteristik *gangway* pada dermaga plengsengan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin yaitu *gangway* akan dibangun

langsung ke *moveable bridge* agar tidak terjadi *crossing* antara kendaraan dan barang. Sehingga diharapkan kepada operator kapal yang beroperasi di lintasan Batulicin-Tj.Serdang dan Garongkong.

d. Analisis Penempatan Jembatan Timbang dan Portal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan Pasal 2 ayat (1) bahwa setiap pelabuhan penyeberangan wajib menyediakan fasilitas jembatan timbang dan portal. Pihak pengelola pelabuhan dan operator kapal sangat penting untuk mengetahui berat sebuah kendaraan beserta muatannya agar tidak mengganggu eksistensi dermaga serta membantu mempermudah penyusunan pemuatan kendaraan di atas kapal dan stabilitas kapal tidak terganggu. Untuk mengantisipasi terjadinya hal tersebut, seharusnya jembatan timbang yang ada diperbaiki dan dioperasikan kembali serta ditempatkan sebelum loket penjualan tiket sesuai dengan ada pasal 2 ayat (2) bahwa posisi portal dan jembatan timbang di tempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan. Supaya tinggi dan berat dari kendaraan dapat diketahui agar tercipta keselamatan bagi kendaraan saat menyeberang.

Jembatan timbang yang akan diperbaiki dapat memiliki muatan maksimal 20 ton dikarenakan *trestle* yang ada memiliki kapasitas beban maksimal 24 ton. Jika terdapat kendaraan yang tonasenya melebihi kapasitas 24 ton, maka konsekuensinya kendaraan tersebut tidak dapat menyeberang atau dapat mengurangi isi dari muatannya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan Pasal 2 ayat (3) bahwa fasilitas portal memiliki ketinggian yang disesuaikan dengan tinggi geladak kapal pada lintasan. Berikut tinggi *cardeck* kapal pada table 4.26 :

Tabel 4. 26 Karakteristik Tinggi *Cardeck* Kapal

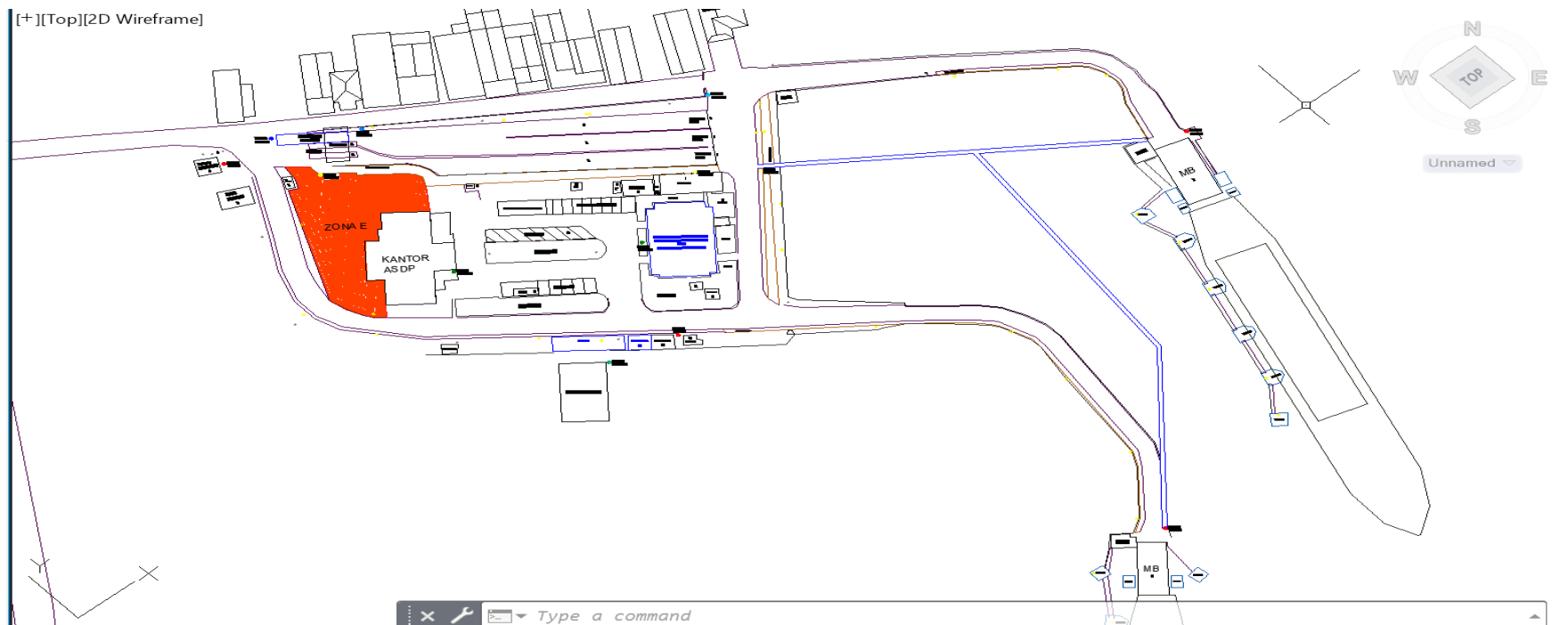
Nama Kapal	Tinggi <i>Cardeck</i> Kapal
KMP. AWU-AWU	3,80 meter
D KMP.GUTILA	3,80 meter
KMP. ^a TELUK CENDERAWASIH I	3,60 meter
r KMP. LEMURU	3,80 meter
i KMP. KERAPU III	4,00 meter
t KMP. JEMBATAN MUSI II	3,76 meter
a KMP. TRUNOJOYO	3,30 meter
b e KMP. MAHAKAM RAYA	3,80 meter

Berdasarkan tabel 4.18 untuk tinggi portal yang direncanakan yaitu 3,70 meter karena diberikan jarak sebesar 20 cm sebagai *air clearance* agar kendaraan tinggi tidak tergesek di *cardeck* kapal.

C. Pembahasan

1. Perencanaan Fasilitas yang Baru

Gambar 4.63 merupakan *layout* hasil perencanaan pembangunan fasilitas yang baru.

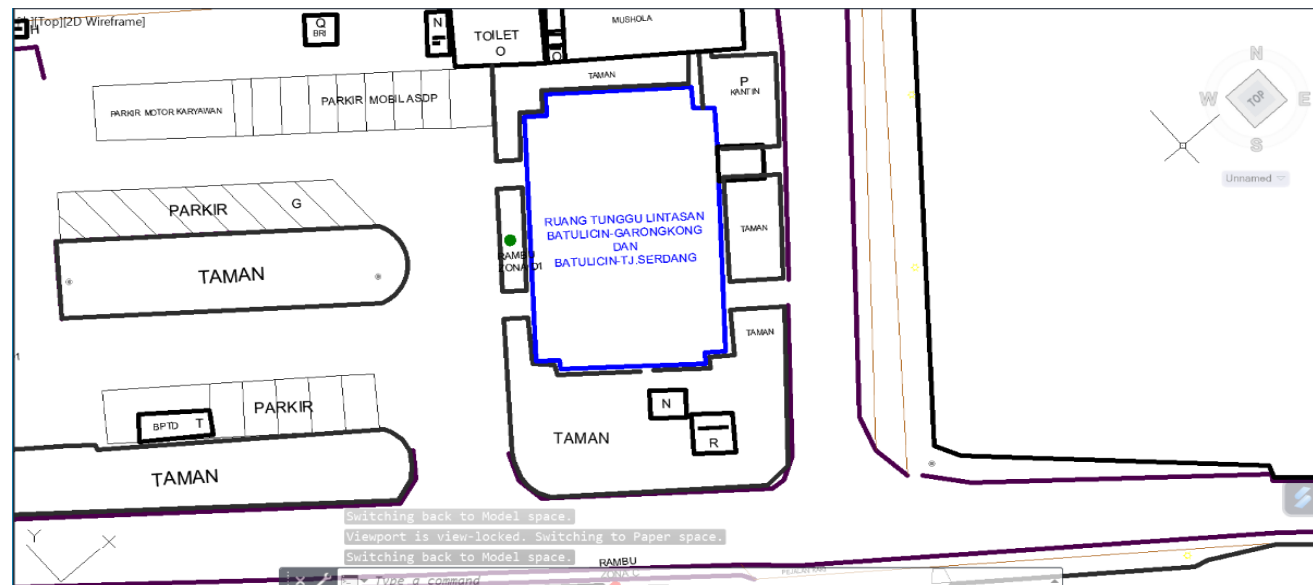


Gambar 4. 63 *Layout* Perencanaan Fasilitas yang Baru

Berdasarkan hasil analisis, berikut merupakan perencanaan fasilitas yang baru:

a) Ruang Tunggu Penumpang

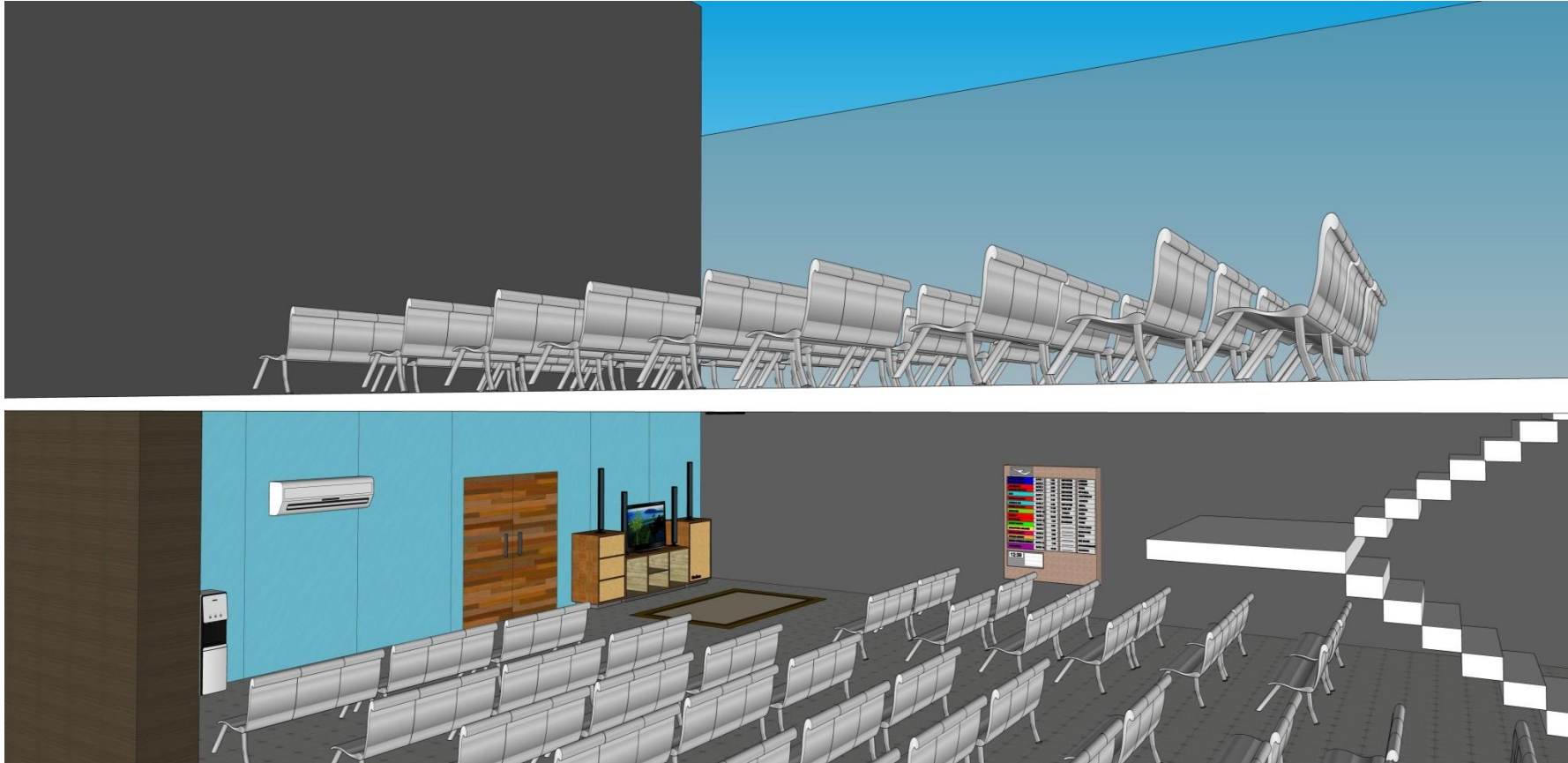
Menurut hasil analisis, telah didapat bahwa luas efektif untuk ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin sebesar 387 m² dan untuk luasan tersebut membutuhkan fasilitas tempat duduk sebanyak 236 kursi dan diperlukan penambahan fasilitas pendukung seperti akses *free wifi*, televisi, *charger box*, dan *air conditioner*. Berikut ini adalah gambar kondisi rencana luasan ruang tunggu penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.



Gambar 4. 64 Kondisi Ruang Tunggu Rencana



Gambar 4. 65 Kondisi Ruang Tunggu Rencana



Gambar 4. 66 Denah Rencana di Ruang Tunggu

1) Lapangan Parkir Siap Muat

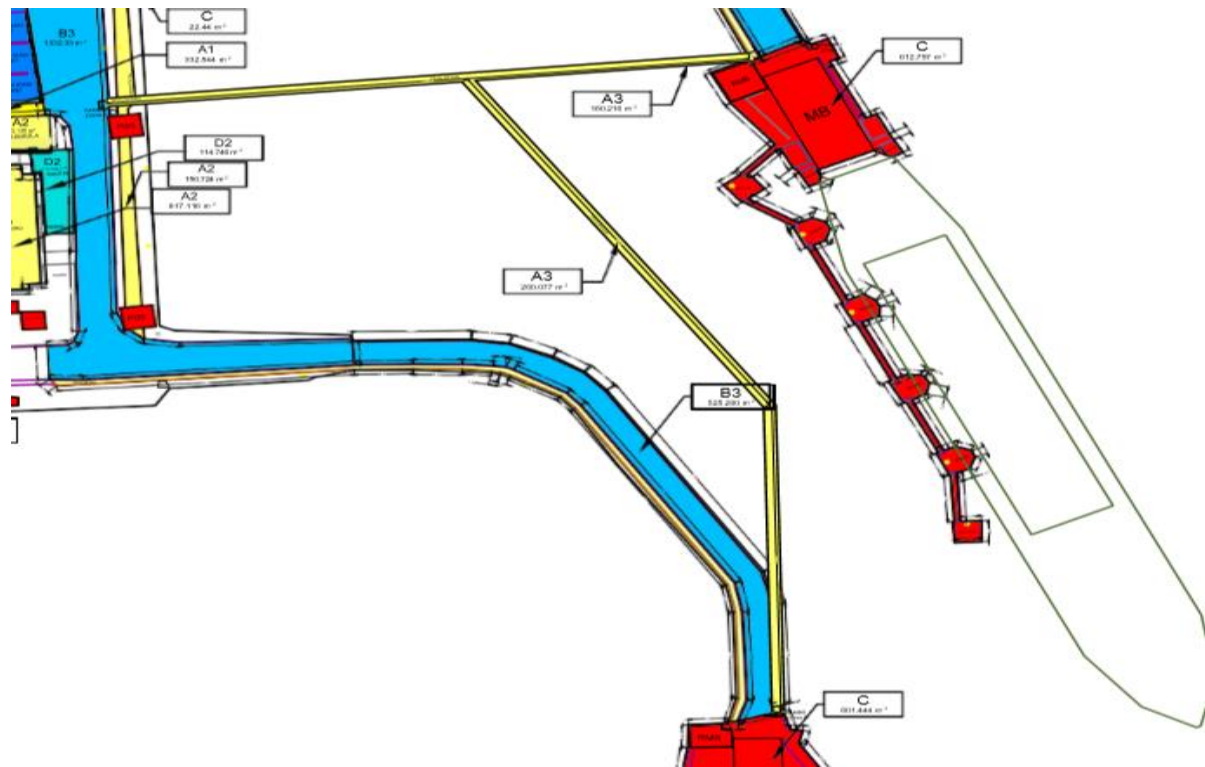
Menurut hasil analisis, didapat bahwa dibutuhkan area tersendiri untuk fasilitas lapangan parkir siap muat agar kendaraan yang akan menyeberang dapat teratur untuk masuk ke kapal. Luasan efektif yang dibutuhkan untuk lapangan parkir siap muat di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin adalah sebesar 1.359 m². Berikut ini adalah gambar kondisi rencana lapangan parkir siap muat di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.



Gambar 4. 67 Lapangan Parkir Kondisi Rencana

2) Jalan Akses Penumpang (*Gangway*)

Berdasarkan hasil analisis maka sebaiknya dibangun jalan akses penumpang (*gangway*) untuk menuju ke kapal dengan lebar 1,61 meter dan panjang 53,01 m. Berikut ini adalah gambar kondisi rencana jalan akses penumpang (*gangway*) di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin :

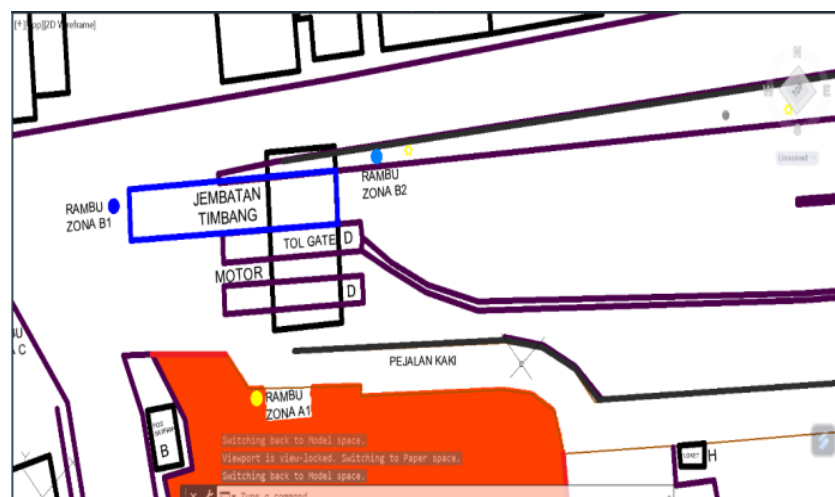


Gambar 4. 68 Panjang Gangway Kondisi Rencana

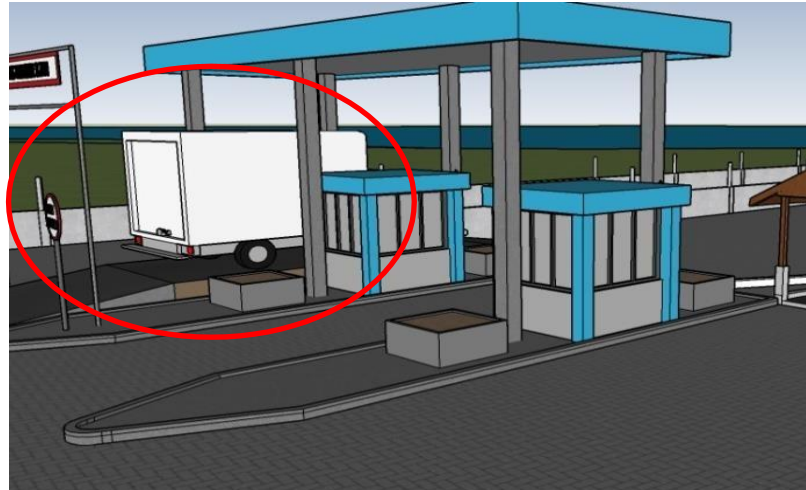


3) Jembatan Timbang dan Portal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2017 Tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan perlu perbaikan dan pengaktifan kembali jembatan timbang yang tidak dioperasikan agar tidak terjadinya kerusakan pada dermaga akibat berat kendaraan yang berlebihan dan agar dapat mengarahkan kendaraan barang sesuai kapasitas dermaga. Jembatan timbang rencana berkapasitas maksimum 20 ton dan memposisikan jembatan timbang tersebut sebelum *tollgate* kendaraan sesuai dengan pasal 2 ayat (2) PM 103 Tahun 2017 bahwa fasilitas portal dan jembatan timbang di tempatkan sebelum loket penjualan tiket kendaraan. Berikut kondisi rencana jembatan timbang pada gambar 4.70 :



Gambar 4. 70 Jembatan Timbang Kondisi Rencana



Gambar 4. 71 Jembatan Timbang Kondisi Rencana

Serta perlu adanya pembatasan ketinggian kendaraan yang akan menyeberang dengan cara membuat portal agar dapat diketahui kesesuaian tinggi kendaraan dengan tinggi *cardeck* kapal yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Portal rencana yang digunakan mempunyai tinggi 3,7 meter dan ditempatkan sebelum jembatan timbang. Apabila tinggi kendaraan tersebut melebihi batas tinggi portal, maka kendaraan tersebut tidak diizinkan naik ke kapal atau harus mengurangi tinggi muatan yang diangkut.



Gambar 4. 72 Portal Kondisi Rencana

2. Perbandingan Antara Fasilitas yang Ada dengan Fasilitas yang Direncanakan

Berdasarkan hasil analisis yang direncanakan, dibuat perbandingan tabel kondisi pelabuhan sekarang dengan kondisi pelabuhan rencana, yang dapat dilihat pada tabel 4.19 :

Tabel 4. 27 Perbandingan Antara Fasilitas yang Ada dengan Fasilitas yang Direncanakan pada lintasan Batulicin-Tj.Serdang

No	Fasilitas	Saat Ini	Rencana	Keterangan
1	Ruang Tunggu Batulicin-Tj.Serdang	104 m ²	387 m ²	Pembangunan ruang tunggu menjadi 2 tingkat dan penambahan fasilitas yang menunjang kenyamanan penumpang seperti akses <i>free wifi, charger box, TV, AC</i>
2	Jumlah Kursi Ruang Tunggu Batulicin-Tj.Serdang	32 Kursi	236 Kursi	Penambahan kursi pada ruang tunggu
3	Lapangan Parkir siap muat Batulicin-Tj.Serdang	1.540 m ²	Terpenuhi	Lapangan parkir siap muat untuk 2 lintasan dan diberi petunjuk untuk lintasan Tanjung Serdang
4	Jalan Akses Penumpang Keluar/Masuk Kapal	Tidak ada	Panjang : 34,6 m	Pembangunan Fasilitas <i>gangway</i> agar penumpang dan kendaraan tidak menggunakan jalur yang sama pada saat menuju/keluar kapal
5	Jembatan Timbang	Tidak Ada	Ada	Penempatan Jembatan Timbang sebelum <i>tollgate</i> kendaraan

Tabel 4. 28 Perbandingan Antara Fasilitas yang Ada dengan Fasilitas yang Direncanakan pada lintasan Batulicin-Garongkong

No	Fasilitas	Saat Ini	Rencana	Keterangan
1	Ruang Tunggu Batulicin-Garongkong	Tidak ada	429 m ²	Pembangunan ruang tunggu menjadi 2 tingkat dan penambahan fasilitas yang menunjang kenyamanan penumpang seperti akses <i>free wifi, charger box, TV, AC</i>
2	Jumlah Kursi Ruang Tunggu Batulicin-Tj.Serdang	Tidak ada	299 Kursi	Penambahan kursi pada ruang tunggu
3	Lapangan Parkir siap muat Batulicin-Tj.Serdang	Tidak ada	891,899 m ²	Lapangan parkir siap muat untuk 2 lintasan dan diberi petunjuk untuk lintasan Tanjung Serdang
4	Jalan Akses Penumpang Keluar/Masuk Kapal	Tidak ada	Panjang : 46,5 m	Pembangunan Fasilitas <i>gangway</i> agar penumpang dan kendaraan tidak menggunakan jalur yang sama pada saat menuju/keluar kapal
5	Jembatan Timbang	Tidak Ada	Ada	Penempatan Jembatan Timbang sebelum <i>tollgate</i> kendaraan

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

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

1. Beberapa fasilitas pokok daratan di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin belum sesuai dengan KM 52 Tahun 2004 dimana kurangnya luasan ruang tunggu yang belum memadai, tidak terdapatnya jembatan timbang serta tidak adanya beberapa fasilitas pokok pelabuhan penyeberangan yang digunakan untuk keamanan dan kenyamanan pengguna jasa, yaitu tidak adanya *gangway* (jalan akses penumpang).
2. Pelabuhan Penyeberangan Batulicin membutuhkan prasarana pelabuhan yang lengkap dan memadai. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan sesuai dengan KM 52 Tahun 2004 maka diperlukan adanya penambahan luas area ruang tunggu untuk lintasan Batulicin-Tj.Serdang sebesar 283 m² (dan untuk lintasan Batulicin-Garongkong sebesar 891,899 m² dan penambahan fasilitas pendukung, pembangunan fasilitas lapangan parkir siap muat sebesar 1.395 m², *gangway* (jalan akses penumpang) sepanjang 81,1 m dengan lebar 1,61 m dan portal dengan tinggi 3,6 m agar dapat menyesuaikan tinggi *cardeck* kapal terendah di lintasan Batulicin – Tj.Serdang serta pengoperasian kembali jembatan timbang dengan kapasitas muatan 20 ton agar menjaga umur dermaga.

B. Saran

Dari beberapa hal yang telah disimpulkan, penulis memberikan masukan berupa saran bagi pengelola pelabuhan agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik lagi bagi kapal dan penumpang. Adapun hal yang disarankan adalah sebagai berikut:

1. Beberapa fasilitas pokok daratan perlu dilakukan peningkatan mutu dan kondisinya seperti fasilitas ruang tunggu perlu dilakukan perluasan guna memberikan kenyamanan penumpang, penambahan fasilitas jalan akses penumpang (*gangway*) dari ruang tunggu ke kapal, pemberian informasi

pada lapangan parkir siap muat sesuai golongan kendaraan, dan penambahan jembatan timbang sebelum kendaraan membeli tiket.

2. Berdasarkan hasil analisis data yang mengacu pada KM 52 Tahun 2004 maka Pelabuhan Penyeberangan Batulicin perlu melakukan penambahan fasilitas ruang tunggu 283 m² dan untuk lintasan Batulicin-Garongkong sebesar 891,899 m² dan penambahan fasilitas pendukung, pembangunan fasilitas lapangan parkir siap muat sebesar 1.395 m², *gangway* (jalan akses penumpang) sepanjang 81,1 m dengan lebar 1,61 m dan portal dengan tinggi 3,7 m agar dapat menyesuaikan tinggi *cardeck* kapal terendah di lintasan Batulicin – Tj.Serdang serta pengoperasian kembali jembatan timbang dengan kapasitas muatan 20 ton agar menjaga umur dermaga.

DAFTAR PUSTAKA

Abubakar, Iskandar. 2013. *Transportasi Penyeberangan : Suatu Pengantar*. edited by I. Abubakar. Jakarta.

Bagaskara, Mirza. 2022. "No Title." *tempo.com*. <https://bisnis.tempo.co/read/1600534/tarif-kapal-penyeberangan-lintas-batulicin-tanjung-serdang-naik-mulai-hari-ini> (December 22, 2022).

_____, 2004, Keputusan Menteri Perhubungan No. 52 Tentang Penyelenggaraan

Kotler, P. & Keller, K. L. *Marketing Management*. (12th edition). Upper Saddle River: Pearson Education, Inc. 2006

Labombang, Mastura. 2008. "Manajemen Pemeliharaan Fasilitas Dalam Pengelolaan Gedung."

Mariono, Sujud. 2022. "No Title." *Antaraneews.com*. <https://kalsel.antaraneews.com/berita/333817/asdp-batulicin-usulkan-perbaikan-dermaga-tanjung-serdang> (December 21, 2022).

Mavi, Violeta Nesya. 2022. *Evaluasi Pemanfaatan Terhadap Fasilitas Pokok Daratan Pada Pelabuhan Penyeberangan Balohan Kota Sabang Provinsi Aceh*. Palembang:Indonesia

Merdiana, Ferdila. 2021. "Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional Di Kota Jambi." *Indonesian Journal of Islamic Economics and Business* 6(2):134-42.

Nevtian, Fanyca Anasya. 2019. "Tinjauan Terhadap Fungsi Port State Control (PSC) Pada Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan Dan Patroli DI Lingkungan Kantor Kesyahbandaraan Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Semarang." AMNI Perpustakaan Semarang, Semarang.

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

Peraturan Pemerintah Nomor PP 61 tahun 2009. *Kepelabuhanan*, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

Putri, Kanya Maulina. 2017. "No Title." *Detik.com*. *Kenapa Indonesia disebut Negara Kepulauan atau Maritim, Ini Penjelasan*nya (detik.com (January 20,2023)).

Salsabila, Lulu Zakia. 2021. *Evaluasi Fasilitas Pokok Daratan Serta Sirkulasi Arus Kendaraan Pada Pelabuhan Alalak Kota Banjarmasin Provinsi Kalimantan* *conomic and Business* 6: 2. <https://ejournal.lp2m.uinjambi.ac.id/ojp/index.php/ijoieb/article/view/776>. Selatan

. Palembang:Indonesia

Saputro, Ady yanto. 2021. Pemenuhan Kebutuhan Fasilitas Pokok Sisi Daratan Pelabuhan Ketapang Kabupaten Banyuwangi Provinsi Jawa Timur Berdasarkan KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

Sari, Erika Dinta. 2020. Evaluasi Fasilitas Pokok Sisi Daratan Pada Pelabuhan Penyeberangan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan. Palembang: Indonesia

Sudjono, Kramadibrata. 2007. Perencanaan Pelabuhan. Palembang Indonesia

Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor.03 /PRT/M/2014, Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.2681/AP.005/DRJD/2006, PENGOPERASIAN PELABUHAN PENYEBERANGAN, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. ALFABETA.Bandung

Tinjauan. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online. Diakses melalui <https://kbbi.web.id/tinjauan> , 15 Februari 2021.

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Presiden Republik Indonesia, Jakarta

FORMULIR SURVEY INVENTARIS PELABUHAN

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG PROGRAM STUDI D III MTPD ANGKATAN XXXI			FORMULIR SURVEY INVENTARISASI PELABUHAN				
Hari / Tanggal :			Propinsi :				
Ja m :			Nama Kota :				
Cuaca :			Nama : Dermaga				
Surveyor :			Jenis Dermaga :				
FASILITASSISI AIR			FASILITAS SISIDARAT				
1	Kolam Pelabuhan		1	Ruang Kantor/Administrasi			
	a	Kedalaman		a	Panjang	Meter	
		> Saat Muka Air tersurut	Meter	b	Lebar	Meter	
		> Saat Muka Air tertinggi	Meter	c	Luas	Meter	
	b	Keluasan	meter				
2	Dermaga		2	Ruang Tunggu Penumpang			
	a	Panjang		Meter	b	Lebar	Meter
	b	Lebar		Meter	c	Luas	Meter
	c	Tinggi		meter	d	Jumlah Tempat Duduk	Meter
	d	Bahan			e	Fasilitas Hiburan	Meter
	e	Tahun Pembuatan					
	f	Jumlah Tambatan/bollard	Unit	3	Fasilitas Penunjang		
	g	Jenis Fender	Besi / Karet / Kayu		a	Jumlah Toilet	Meter
	h	Jumlah Fender	Unit		b	Jumlah Kantin	Meter
	i	Jumlah Lampu Penerangan	Unit		c	Mushollah	Meter
			d		Loket	Meter	
3	Jembatan Penghubung		e	Papan Tarif Angkutan	Meter		
	Moveble Brige/ MB		Ada/Tidak Ada	f	Taman	Meter	
	a	Panjang	Meter				
	b	Lebar	Meter	4	Luas Lapangan Parkir	Meter	
	c	Tinggi	meter				
	D	Bahan		5	Luas Lapangan Siap Muat	Meter	
	E	Tahun Pembuatan					
4	Lain-lainnya		6	Akses Angkutan Lanjutan	Ada/Tidak Ada		
	:.....						
	:.....						
Denah Lokasi			7	Gang Way			
				Panjang		Meter	
			Lebar		Meter		

Lampiran IITabel 5. Survei Volume Pejalan Kaki Selama 15 (Lima Belas) Hari
(orang)

T/J	08.00 - 09.00	09.00 - 10.00	10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00	13.00 - 14.00	14.00 - 15.00	
Volume Pejalan Kaki 15 Hari (orang)	10	71	38	99	60	45	44	55
	11	73	36	48	37	54	34	54
	12	97	63	61	34	55	57	44
	13	91	87	54	48	49	81	34
	14	59	70	39	45	57	53	28
	15	79	65	71	52	46	101	64
	16	70	71	127	69	77	100	64
	17	81	57	94	73	64	88	33
	18	82	63	107	74	72	94	56
	19	129	149	178	103	101	82	90
	20	166	127	152	101	97	182	81
	21	114	64	102	67	56	107	78
	22	90	196	177	203	96	262	139
	23	468	237	492	359	301	435	245
	24	459	266	464	342	260	377	236