



**PENERAPAN SISTEM ZONASI DAN PENGATURAN POLA ARUS
LALU LINTAS PENUMPANG DAN KENDARAAN DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN KAYANGAN KABUPATEN LOMBOK TIMUR**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan oleh :

ULUL ALBAB M. KHAIRI
NPT. 15 26 54

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III LALU LINTAS
ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT
PALEMBANG
AGUSTUS 2018**



**PENERAPAN SISTEM ZONASI DAN PENGATURAN POLA ARUS
LALU LINTAS PENUMPANG DAN KENDARAAN DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN KAYANGAN KABUPATEN LOMBOK TIMUR**

KERTAS KERJA WAJIB

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk memperoleh
Gelar Ahli Madya pada jurusan Diploma III Lalu Lintas
Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan**

Diajukan oleh :

**ULUL ALBAB M. KHAIRI
NPT. 15 26 54**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III LALU LINTAS
ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT
PALEMBANG
AGUSTUS 2018**

ABSTRAKSI

Pelabuhan Kayangan dan Pototano adalah salah satu lintasan Penyeberangan komersial yang menghubungkan Pulau Lombok dan Pulau Sumbawa di Wilayah Provinsi NTB, memiliki posisi yang strategis dan potensi ekonomi yang sangat besar baik skala lokal, regional, nasional dan bahkan skala Internasional. Keberadaan lintasan ini menjadi sangat penting dalam mendukung pengembangan ekonomi di wilayah Provinsi NTB dan sebagai urat nadi transportasi darat yang menghubungkan pulau Jawa dan Bali yang berada di sebelah Barat Provinsi NTB dan Nusa Tenggara Timur sebelah Timur sebagai satu kesatuan.

Pada saat ini di kondisi Pelabuhan Penyeberangan Kayangan tidak teratur seperti pedagang yang menjual dagangannya di area dermaga, penumpang yang menunggu kapal di tresstle, dan banyak orang yang tidak berkepentingan memasuki rumah operasional moveable bridge, Hal itu disebabkan belum adanya penerapan sistem zonasi yang sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 tahun 2016 tentang sterilisasi pelabuhan penyeberangan. Sehingga dalam kegiatan naik turun penumpang dan bongkar muat kendaraan terdapat beberapa kendala antara lain, kurang teraturnya pola arus lalu lintas, belum adanya penerapan zonasi di pelabuhan yang menyebabkan orang yang tidak berkepentingan masuk ke area yang terlarang, dan bercampurnya penumpang dan kendaraan pada saat naik / turun dari kapal.

Untuk menganalisa hal tersebut berpedoman pada Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK,242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu lintas Penyeberangan dan PM Nomor 29 tahun 2016 tentang sterilisasi pelabuhan penyeberangan. Analisa yang digunakan ialah analisa sistem zona, dan analisa pola lalu lintas kendaraan dan penumpang.

Agar dapat melancarkan arus lalu lintas muatan baik yang akan masuk wilayah pelabuhan maupun muatan yang akan keluar dari area Pelabuhan Penyeberangan yaitu dengan menerapkan sistem zonasi Pada PM Nomor 29 tahun 2016 tentang sterilisasi pelabuhan penyeberangan dan Mengatur arus lalu lintas Pelabuhan Penyeberangan berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010. Pola lalu lintas yang diinginkan yaitu dengan mengatur kembali jalur kendaraan yang keluar dan masuk kapal sehingga tidak terjadi crossing. Untuk mengatur lalu lintas penumpang agar tidak bercampur dengan kendaraan yang akan membahayakan keselamatan penumpang dan kendaraan. Dengan mengadakan pembangunan gangway/koridor agar lalu lintas penumpang dan kendaraan yang naik maupun turun tidak bercampur. Untuk mendukung dari sistem zonasi dan lalu lintas tersebut perlunya juga pemberian pemahaman dan pemberian informasi terhadap zonasi kepada masyarakat di lingkungan Pelabuhan.

Kata Kunci: pelabuhan, zona, lalu lintas, kendaraan, penumpang.

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

I.1.1 Gambaran Umum

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

Pelabuhan Kayangan dan Pototano adalah salah satu lintasan Penyeberangan komersial yang menghubungkan Pulau Lombok dan Pulau Sumbawa di Wilayah Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB), memiliki posisi yang sangat strategis dan memiliki potensi ekonomi yang sangat besar baik skala lokal, regional, nasional dan bahkan skala Internasional. Keberadaan lintasan ini menjadi sangat penting dalam upaya mendukung pengembangan ekonomi di wilayah Provinsi NTB dan sebagai urat nadi transportasi darat yang menghubungkan pulau Jawa dan Bali yang berada di sebelah Barat Provinsi NTB dan Nusa Tenggara Timur sebelah Timur sebagai satu kesatuan.

Pada kondisi saat ini, Pelabuhan Penyeberangan Kayangan belum berfungsi secara optimal. Hal ini disebabkan karena belum diterapkannya sistem zona sesuai dengan aturan yang berlaku yang menyebabkan pedagang asongan masuk dan berjualan di area dermaga, rumah operasional *moveable bridge* dijadikan tempat berteduh, dan bercampurnya penumpang dan kendaraan pada saat bongkar muat karena melewati jalur yang sama serta terjadinya pertemuan (*crossing*) antara kendaraan masuk dan kendaraan keluar yang menyebabkan terganggunya arus lalu lintas di area pelabuhan. Hal ini bertentangan dengan kondisi ideal sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan dan Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Dimana tujuan penerbitan Peraturan ini sebagai upaya pemerintah untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, nyaman dan tertib di area pelabuhan.

Berdasarkan uraian dari hasil survei yang dilakukan dan juga dilihat dari kondisi yang ada, maka penulis tertarik untuk mengambil judul penulisan Kertas Kerja Wajib ini, yaitu : **"PENERAPAN SISTEM ZONASI DAN PENGATURAN POLA ARUS LALU LINTAS PENUMPANG DAN KENDARAAN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN KAYANGAN KABUPATEN LOMBOK TIMUR"**.

I.1.2 Identifikasi Masalah

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib ini tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka dibuat suatu perumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana seharusnya sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan?
2. Bagaimana upaya pengaturan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan menurut Surat

Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan ?

3. Peralatan apa saja yang dibutuhkan untuk mendukung sistem zona dan pengaturan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan ?

I.2 Maksud dan Tujuan

Adapun maksud dari penelitian ini adalah untuk memenuhi tugas akhir semester VI dan tujuan dari pembahasan masalah yang diambil pada Pelabuhan Penyeberangan Kayangan adalah sebagai berikut :

- a. Membagi zona wilayah yang diperlukan untuk penumpang dan kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Kayangan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan.
- b. Menentukan peralatan yang dapat membantu dalam penanganan pengaturan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan.
- c. Mengatur pola arus Lalu Lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan menurut Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

I.3 Manfaat

Adapun manfaat dari penulisan KKW ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Bagi Taruna

Bagi taruna dalam pembuatan KKW ini adalah untuk mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh dalam mengikuti pendidikan Diploma III LLASDP dan merupakan salah satu persyaratan akhir untuk menyelesaikan Program Diploma III LLASDP. Selain itu, penulisan KKW ini juga dapat menjadi referensi bagi adik tingkat sebagai bahan belajar.
2. Manfaat Bagi Lembaga/Instansi
 - a. Menjalin kerjasama yang lebih baik antara lembaga pendidikan yaitu BPPTD Palembang dengan PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) dan instansi terkait

b. Meningkatkan pengetahuan lapangan terhadap para dosen

I.4 KEASLIAN

Kertas kerja wajib (KKW) yang di buat ini merujuk kepada KKW Aldrizan Octo Pribadi angkatan XXIV. Perbedaan terdapat pada tabel di bawah ini:

Tabel I.1
Perbedaan Pembahasan KKW

Pembahasan	Aldrizan Octo Pribadi	Ulul Albab M. Khairi
Judul KKW	Pengaturan Pola Arus Lalu Lintas dan Penetapan Sistem Zona Kendaraan Dan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Pamatata Kabupaten Kepulauan Selayar Provinsi Sulawesi Selatan	Penerapan Sistem Zonasi dan Pengaturan Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan Kabupaten Lombok Timur
Tempat Penelitian	Pelabuhan Penyeberangan Pamatata Kabupaten Kepulauan Selayar Provinsi Sulawesi Selatan	Pelabuhan Penyeberangan Kayangan Kabupaten Lombok Timur
Analisa Permasalahan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa pola lalu lintas penumpang dan kendaraan 2. Analisa penetapan zonasi 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa penentuan zona 2. Analisa peralatan yang mendukung sistem zona 3. Analisa pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan
Peraturan yang digunakan	PERMENHUB No. 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan. SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan	PERMENHUB No. 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan. SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

BAB II LANDASAN TEORI

II.1 Dasar Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan ilmu atau masalah yang telah diteliti yaitu:

II.1.1 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

1. Pasal 1 ayat 16

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

a. Menurut jenisnya

- 1) Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum
- 2) Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu

b. Menurut kegiatannya

- 1) Pelabuhan laut adalah pelabuhan umum yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
- 2) Pelabuhan penyeberangan adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan penyeberangan.
- 3) Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan sungai dan danau.

- 4) Pelabuhan daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.

2. Pasal 1 ayat 14

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

II.1.2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan.

1. Pasal 3 ayat 2.

Sistem zona dimaksud ayat 1 meliputi:

- a. Zonasi A untuk orang
- b. Zonasi B untuk kendaraan; dan
- c. Zonasi untuk fasilitas vital

2. Pasal 3 ayat 3

zonasi A sebagaimana yang dimaksud pada ayat 2 huruf a meliputi:

- a. Zona A1 untuk penempatan loket dan parkir kendaraan dan hanya di peruntukkan bagi pengantar/penjmput penumpang (dari pintu gerbang Pelabuhan sampai loket)
- b. Zona A2 untuk ruang tunggu penumpang dan hanya diperntukkan bagi calon penumpang
- c. Zona A3 untuk pemeriksaan tiket penumpang dan hanya diprntukkan bagi orang yang akan mnyeberang.

3. Pasal 3 ayat 4

Zonasi B sebagaiman dimaksud pada ayat 2 huruf b meliputi:

- a. Zona B1 merupakan area pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi kendaraan;

- b. Zona B2 merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket);
 - c. Zona B3 merupakan area muat kendaraan siap masuk kapal.
4. Pasal 3 ayat 5
- Zona C sebagaimana dimaksud pada ayat 2 huruf c merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas antara lain:
- a. Bunker
 - b. Rumah moveble bridge
 - c. Hidran air
 - d. Gardu listrik/genset
 - e. Tempat bolder
5. Pasal 3 ayat 6
- Sistem zonasi sebagaimana dimaksud pada ayat 2 diusulkan oleh operator pelabuhan penyeberangan setelah mendapatkan rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan Penyeberangan.

II.1.3 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan

1. pasal (1) :
- a. Pelabuhan Penyeberangan adalah Pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan.
 - b. Penyelenggara Pelabuhan Penyeberangan adalah Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja Pelabuhan Penyeberangan atau Badan Usaha Pelabuhan Penyeberangan. Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Penyeberangan adalah Unit Organisasi Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota yang menyelenggarakan pelabuhan penyeberangan.

II.1.4 Menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan:

1. Pasal 1 ayat (1)

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

2. Pasal 1 ayat (18)

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

3. Pasal 2 ayat (3)

Manajemen lalu lintas penyeberangan terdiri atas:

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

4. Pasal 3 ayat (2)

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

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

II.2 Dasar Teori

II.2.1 Definisi dan Fungsi Transportasi

Nasution (2008), mengatakan bahwa Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan

Unsur – unsur transportasi meliputi lima hal yakni :

1. Adanya muatan yang diangkut.
2. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutnya.
3. Ada jalanan yang dapat dilalui.
4. Ada terminal asal dan terminal tujuan
5. Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut

Miro (2010), Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan suatu objek dari suatu tempat

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

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

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

II.2.2 Pelabuhan

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

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

Macam-macam pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya adalah :

1. Pelabuhan Umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan dengan maksud tertentu.
2. Pelabuhan Khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu

Adapun sasaran pokok diselenggarakannya kegiatan pelabuhan antara lain:

1. Lancar Arus Muatan

Kelancaran arus muatan dipengaruhi oleh:

- a. Pola lalu lintas muatan di pelabuhan
- b. Sistem penanganan muatan dan cara bongkar muat

- c. Kelayakan sarana dan prasarana pelabuhan
 - d. Kualitas sumber daya manusia di pelabuhan
2. Lancar Arus Kapal
- a. Kelaikan kapal
 - b. Kondisi kolam pelabuhan dan alur pelayaran
 - c. Kondisi dermaga
 - d. Kelancaran arus barang
 - e. Kualitas SDM di pelabuhan

II.2.3 Angkutan Penyeberangan

1. Nasution (2008), mengatakan bahwa angkutan penyeberangan adalah suatu angkutan yang menghubungkan dua ujung jalan raya yang dipisahkan oleh sungai yang besar atau laut yang tidak begitu jauh.
2. Abubakar (2010), mengatakan bahwa angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Pada prinsipnya, Angkutan Penyeberangan tidak mengangkut barang lepas, barang-barang yang diangkut harus dimasukkan kedalam kendaraan.

II.2.4 Kapal Ro-Ro

Abubakar (2010), Kapal Ro-Ro adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk kedalam kapal dengan pergerakannya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga.

II.2.5 Dermaga

Triadmojo (2010), Dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaikturunkan penumpang.

II.2.6 Gangway

Abubakar (2010), Gangway merupakan Sebagai tempat untuk memisahkan akses penumpang dan akses kendaraan dengan menggunakan jalan/jembatan yang diberi pagar yang langsung menyambung pada dek kapal sehingga melancarkan sistem transportasi di pelabuhan.

II.2.7 Pola Lalu Lintas Angkutan penyeberangan

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

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

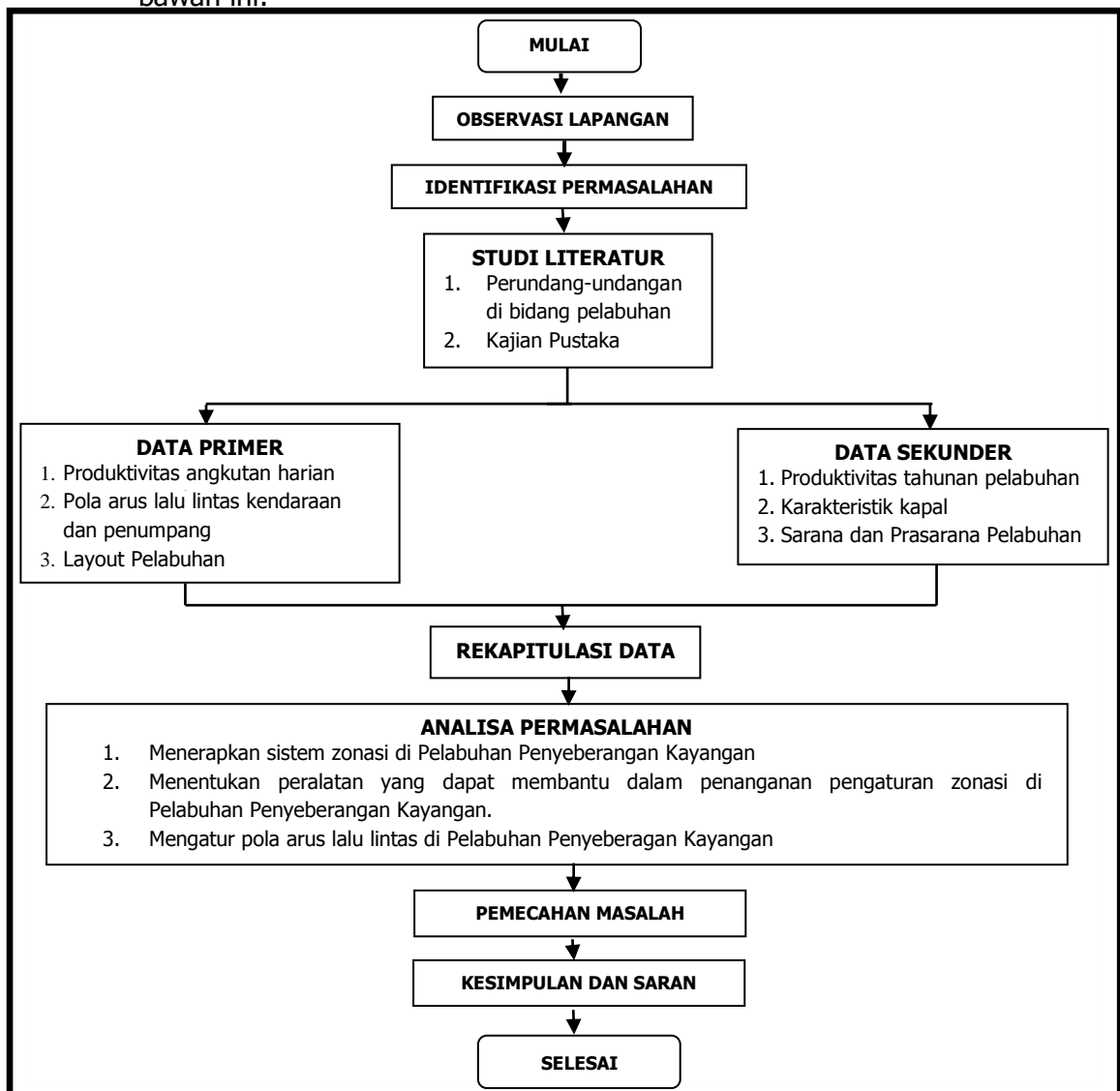
II.2.8 Penimbang Kendaraan Bermuatan

Abubakar (2010), Jembatan Timbang merupakan tempat untuk menimbang kendaraan beserta muatannya dalam rangka keselamatan fasilitas pelabuhan dan pelayaran.

BAB III METODE KAJIAN

III.1 Alur pikir

Bagian yang terpenting dalam sebuah penelitian adalah kerangka pemikiran, bagan alir penelitian tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar III.1
Bagan Alir Pemikiran

III.2 Metode pengumpulan data

Metodologi penulisan ini bertujuan untuk memudahkan dalam pengumpulan data. Adapun metode yang digunakan adalah sebagai berikut:

III.2.1 Data Primer (Data Langsung)

Data Primer adalah data yang didapatkan langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data primer yaitu:

a. Metode perhitungan

Dalam metode ini tugas *surveyor* menghitung/mencacah jumlah objek dalam suatu kurun waktu tertentu dengan menggunakan alat bantu (seperti: counter, dll) ataupun dengan bantuan garis lurus (untuk menunjukkan angka 5). Data yang diperoleh berupa data kuantitatif dan umumnya sangat akurat serta dapat dipertanggungjawabkan apabila dilakukan secara baik. Dalam metode ini *surveyor* mengamati dan melakukan perhitungan (turus) mengenai turun naik penumpang dan kendaraan.

b. Metode observasi

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 dokumentasi secara langsung mengenai kondisi di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan.

III.2.2 Data sekunder (data olahan)

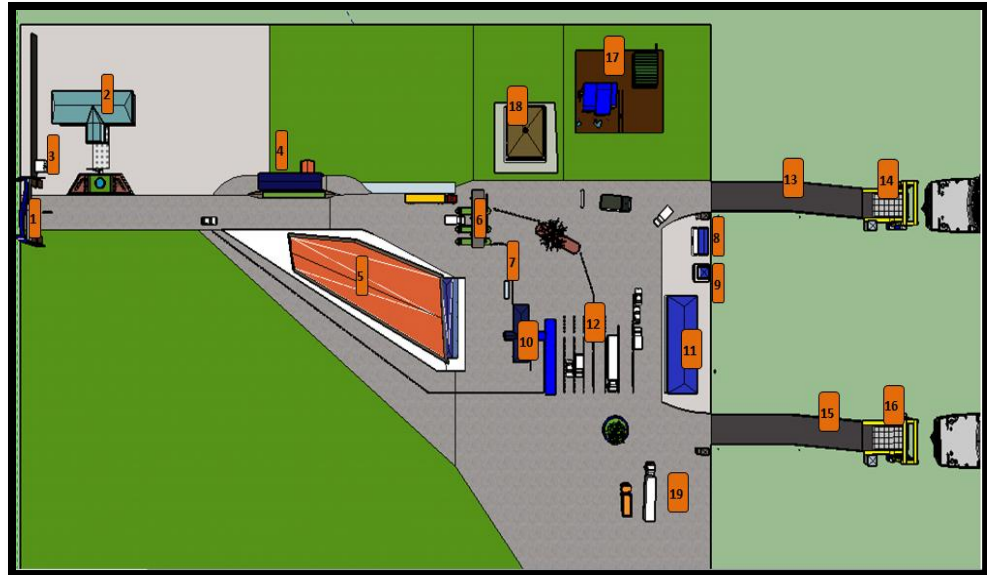
Data Sekunder adalah data yang bukan diusahakan sendiri pengumpulannya oleh peneliti. Data sekunder ini diperoleh dari berbagai instansi yang terkait pada obyek penelitian yang kemudian diolah serta direkapulasi sehingga menjadi satu data yang baku.

III.3 Pengumpulan data

III.3.1 Kondisi umum Pelabuhan Penyeberangan Kayangan

Pelabuhan Penyeberangan lintas Kayangan – Pototano merupakan Pelabuhan Penyeberangan lintasan antar pulau yang masuk dalam Provinsi NTB. Pelabuhan tersebut menghubungkan antara Pulau Lombok

dan Pulau Sumbawa, yang melayani beberapa angkutan penumpang, kendaraan dan barang dalam kendaraan yang akan melakukan perjalanan sehingga lintasan ini merupakan lintasan strategis yang menghubungkan kedua pulau tersebut, lintasan ini juga merupakan lintasan komersil. Adapun *layout* Pelabuhan Penyeberangan Kayangan saat ini :



Sumber : Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar III.2
***Layout existing* Pelabuhan Penyeberangan Kayangan**

Keterangan :

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Pintu masuk | 10. <i>Toll gate</i> penumpang |
| 2. Gedung kantor | 11. Gedung sentral dan ruang tunggu |
| 3. <i>ATM Center</i> | 12. Lapangan parkir siap muat |
| 4. Jembatan timbang | 13. <i>Trestle</i> dermaga I |
| 5. Kantin | 14. Dermaga I |
| 6. <i>Toll gate</i> kendaraan | 15. <i>Trestle</i> dermaga II |
| 7. Lapangan parkir antar/jemput | 16. Dermaga II |
| 8. Kantor kesehatan pelabuhan | 17. Instalasi listrik dan air |
| 9. Kantor syahbandar dan STC | 18. Musholla |
| | 19. Lap. Penumpukan truk |

III.3.2 Kondisi sarana angkutan penyeberangan

Sarana transportasi yang terdapat pada angkutan penyeberangan yang di lintasan Pelabuhan Kayangan - Pototano yaitu 4 kapal milik PT. ASDP Indonesia Ferry dan 20 kapal milik perusahaan pelayaran swasta. Adapun karakteristik sarana kapal penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel III.1
Sarana transportasi di lintas Kayangan – Pototano

No	Nama kapal	Tahun	Loa	B	Draft	Tinggi	Kec.	GRT	Kapasitas	
									(m)	(m)
1	Tandemand	1990	44,30	12,00	3,00	3,80	8,00	646	280	18
2	Belida	2002	54,00	14,00	3,40	4,30	8,00	844	300	25
3	Raja Enggano	2001	48,30	14,00	3,40	4,30	9,00	783	300	25
4	Kormomolin	1997	46,60	12,00	3,15	3,60	8,00	884	296	18
5	Nusa Wangi	1988	39,71	12,00	2,00	4,00	8,00	402	217	20
6	Nusa Sentosa	1985	41,00	15,20	5,20	4,00	10,00	707	99	18
7	Satya Dharma	1976	48,00	12,40	3,40	4,10	8,00	481	220	25
8	Wicitra Dharma	1986	53,00	12,06	3,60	4,10	9,00	890	270	25
9	Kalebi	1981	53,49	12,00	3,50	4,10	9,00	702	350	35
10	Pertiwi Nusantara	1985	43,60	10,00	3,63	4,10	8,00	605	250	36
11	Persada Nusantara	1985	47,52	9,60	3,50	4,00	9,00	687	277	35
12	Citra Mandala Abadi	1971	47,80	11,00	3,00	4,10	9,00	580	300	25
13	Suramadu Nusantara	1994	53,25	13,00	3,60	3,80	9,00	672	275	25
14	Marina Quinta	1992	45,04	16,00	2,90	4,50	9,00	871	250	35
15	Jemla Fajar	1989	41,52	11,50	3,70	4,10	13,00	736	310	25
16	Mutiara Alas I	2007	41,12	10,00	2,40	4,10	8,00	378	219	35
17	Mutiara Alas II	2005	44,48	11,00	2,50	4,00	8,00	352	219	35
18	Mutiara Indonesia	2008	54,75	13,80	3,40	4,50	8,00	741	374	52
19	Mutiara Pertiwi I	1988	67,50	11,50	3,20	3,70	17,00	1.523	200	50
20	Permata Lestari II	1998	50,73	9,80	2,40	4,30	12,00	547	180	35
21	Permata	2003	43,46	10,00	2,94	4,00	10,00	468	112	20

No	Nama kapal	Tahun	Loa	B	Draft	Tinggi	Kec.	GRT	Kapasitas	
			(m)	(m)	(m)	(m)	(knot)		Pnp	R-4
	Lestari III									
22	Liberty 1	2003	73,92	11,00	3,60	4,00	17,00	729	300	22
23	GARDA I	2017	72,80	12,00	3,50	4,20	10,00	695	350	30
24	GARDA II	2017	73,20	12,00	3,40	4,20	10,00	695	350	30

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry Persero Cabang Kayangan

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa kapal terbesar berdasarkan Gross Tonnage adalah Kapal KMP. Mutiara Pertiwi I dengan GT 1.523 dengan kapasitas penumpang 200 orang dan kapasitas kendaraan 50 unit. Sementara kapal terkecil berdasarkan Gross Tonnage adalah Kapal KMP. Mutiara Alas II dengan GT 352 dengan kapasitas penumpang 219 orang dan kapasitas kendaraan 35 unit.

III.3.3 Kondisi prasarana angkutan penyeberangan

Prasarana segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Prasarana yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan masih belum lengkap karena tidak adanya *gangway*/koridor di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan. Pelabuhan Penyeberangan Kayangan ini terdapat prasarana pendukung aktifitas pelabuhan seperti gedung kantor, gedung terminal penumpang, lapangan parkir, jembatan timbang, toilet dan musholla. Pada dermaga Pelabuhan memiliki 2 (dua) buah jembatan bergerak (*Moveable Bridge*). Berikut merupakan data serta keadaan prasarana yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan :

Tabel III.2
Prasarana di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan

No	Fasilitas	Jumlah	Luas	Kondisi
1	Terminal Penumpang	1	350,783 m ²	Baik
2	Jembatan Timbang	1	85,626 m ²	Baik namun jarang digunakan
3	Lapangan Parkir Siap Muat	1	6399 m ²	Baik
4	Toll Gate	4	30,4 m ²	Baik, 1 tidak berfungsi
5	Gedung Sentral (GS)	1	64,8 m ²	Baik
6	Lapangan Parkir penganjar/penjemput	1	352 m ²	Baik
7	Musholla	1	48 m ²	baik


Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry Persero Cabang Kayangan




Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa semua prasarana di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan berfungsi dengan baik, hanya saja jembatan timbang yang ada tidak difungsikan karena kurangnya petugas operasional yang menjaga pos jembatan timbang.





a. Dermaga





Pelabuhan Penyeberangan Kayangan dalam melayani pengguna jasa transportasi penyeberangan mempunyai 2 (dua) dermaga *Moveable Bridge*.



Tabel III.3
Karakteristik dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan

No	Fasilitas Dermaga	Foto	Kondisi	Ukuran/ Jumlah
Dermaga 1				
1	Rangka MB		Baik	15,85 m x 7,45 m

No	Fasilitas Dermaga	Foto	Kondisi	Ukuran/ Jumlah
2	Penggerak MB		Baik	1 unit
3	<i>Fender</i>		Baik	6 buah (4,5 m x 1,2 m)
4	<i>Catwalk</i>		Baik	33,55 meter

No	Fasilitas Dermaga	Foto	Kondisi	Ukuran/ Jumlah
6	<i>trestle</i>		Baik	49,56 x 8,64 m
7	<i>Bolder</i>		Baik	4 buah
8	Rumah MB		baik	1,8 x 2,5 m
Dermaga II				
1	Rangka MB		Baik	17,10 x 7,76 m

No	Fasilitas Dermaga	Foto	Kondisi	Ukuran/ Jumlah
2	Penggerak MB		Baik	1 unit
3	<i>Fender</i>		Baik	6 buah (4,5 m x 1,2 m)
4	<i>Catwalk</i>		Baik	37,5 meter
6	<i>Trestle</i>		Baik	45,59 x 8,64 m

No	Fasilitas Dermaga	Foto	Kondisi	Ukuran/ Jumlah
7	Bolder		baik	4 buah
8	Rumah MB		baik	1,8 x 2,5 m

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Kayangan, 2018

III.3.4 Produktifitas penumpang dan kendaraan

Selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dilakukan survei kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan selama 15 hari, yaitu dimulai dari tanggal 18 April 2018 sampai 2 Mei 2018. Adapun data yang didapatkan selama melakukan survei tersebut adalah sebagai berikut :

Tabel III.4
Produktifitas kedatangan penumpang dan kendaraan selama 15 hari

No	Tanggal	Kedatangan															
		PNP			Kendaraan Gol.												
		A	D	Jml	I	II	III	IV A	IV B	V A	VI A	V B	VI B	VII	VIII	IX	Jml
1	18/4/2018	0	42	42	10	270	2	143	49	33	160	12	53	9	0	0	741
2	19/4/2018	0	35	35	0	301	1	165	74	34	146	12	59	6	0	0	798
3	20/4/2018	0	42	42	0	316	0	176	71	32	171	15	68	6	0	0	855
4	21/4/2018	0	45	45	0	417	0	213	59	31	188	12	72	7	0	0	999
5	22/4/2018	0	36	36	9	406	4	134	60	36	156	15	58	4	0	0	882
6	23/4/2018	0	66	66	0	412	13	191	65	35	160	11	35	6	0	0	928
7	24/4/2018	0	56	56	0	294	0	110	58	38	167	22	54	11	1	0	755
8	25/4/2018	0	54	54	0	216	2	144	56	32	167	8	51	3	0	0	679
9	26/4/2018	0	46	46	0	301	3	187	65	35	163	10	87	6	0	0	857
10	27/4/2018	0	45	45	0	352	1	199	74	30	157	15	80	5	0	0	913
11	28/4/2018	0	58	58	1	461	1	200	70	33	140	23	83	8	0	0	1020
12	29/4/2018	5	46	51	0	439	0	118	78	33	174	8	82	7	0	0	939
13	30/4/2018	0	92	92	0	395	0	157	55	33	169	12	74	8	0	0	903
14	1/5/2018	0	95	95	0	402	0	165	65	35	171	16	78	10	0	0	942
15	2/5/2018	8	75	75	0	420	0	211	107	42	182	18	46	0	0	0	1026
Jumlah		13	83	838	11	5.402	27	2.513	1.066	512	2.471	209	980	96	1	0	13288

Sumber: Hasil Survei Tim PKL Kayangan, 2018

Berdasarkan tabel hasil survei produktifitas kedatangan penumpang dan kendaraan selama 15 (lima belas) hari dapat disimpulkan bahwa produktifitas tertinggi yaitu pada Hari Rabu 1 Mei 2018 dengan jumlah 95 penumpang pejalan kaki dan 1.026 kendaraan yang menyeberang.

Tabel III.5
Produktifitas keberangkatan penumpang dan kendaraan
selama 15 hari

No.	Tgl (2018)	PNP			Kendaraan per golongan												
		A	D	Jml	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX	Jml
1	18/4	15	139	154	0	391	0	122	52	28	153	12	35	0	0	0	793
2	19/4	4	105	109	2	518	3	184	62	35	166	23	56	1	0	0	1050
3	20/4	6	97	103	0	469	14	168	58	29	175	13	72	1	0	0	999
4	21/4	0	132	132	0	504	0	187	66	28	176	13	64	3	0	1	1042
5	22/4	4	179	183	1	412	0	297	46	32	159	14	66	2	0	0	1029
6	23/4	0	96	96	0	646	0	165	57	25	199	13	67	1	0	0	1173
7	24/4	1	99	100	0	481	1	148	50	35	148	13	40	2	2	0	920
8	25/4	25	164	189	0	522	0	174	78	58	191	33	74	0	0	0	1130
9	26/4	7	101	108	0	450	0	194	55	39	203	22	62	0	0	0	1025
10	27/4	3	123	126	0	584	0	204	54	38	167	21	48	1	0	0	1117
11	28/4	5	132	137	0	468	2	221	72	38	230	21	59	0	0	0	1111
12	29/4	4	130	134	0	445	0	212	71	41	167	20	69	0	0	0	1025
13	30/4	0	139	139	0	614	0	250	62	32	175	28	68	0	0	0	1229
14	1/5	5	140	145	0	311	1	250	71	21	198	31	44	1	0	0	928
15	2/5	8	145	153	0	248	0	188	69	33	181	18	41	0	0	0	778
Jumlah		87	1.921	2008	3	7.063	21	2.964	923	512	2.688	295	865	12	2	1	15349

Sumber: Hasil Survei Tim PKL Kayangan, 2018

Berdasarkan tabel hasil survei produktifitas keberangkatan penumpang selama 15 (lima belas) hari di dapat disimpulkan bahwa produktifitas tertinggi yaitu pada hari minggu tanggal 28 April 2018 dengan jumlah 136 penumpang pejalan kaki dan 1.229 kendaraan yang menyeberang.

Tabel III.6
Produktifitas kedatangan penumpang dan kendaraan
selama 5 tahun terakhir

URAIAN	TAHUN				
	2013	2014	2015	2016	2017
Dewasa	16.697	10.589	12.390	14.034	13.703
Anak-anak	430	310	285	922	1560
Sub Jumlah	17.097	10.899	12.675	14.956	15.263
Golongan I	43	60	126	113	141
Golongan II	184.634	161.564	154.283	145.385	141.743
Golongan III	353	615	1.044	1.019	699
Golongan IV A	42.027	43.788	49.444	57.196	59.058
Golongan IV B	15.423	17.404	20.041	22.966	23.896
Golongan V A	16.238	14.493	12.675	12.460	11.840
Golongan V B	44.360	44.630	46.852	47.469	47.082
Golongan VI A	6.624	6.624	6.091	5.821	5.491
Golongan VI B	20.126	20.126	18.917	18.627	17.734
Golongan VII	1.166	1.166	1.126	1.789	2266
Golongan VIII	235	235	227	382	267
Golongan IX	6	6	29	20	145
Sub Jumlah	331.235	309.967	310.855	313.247	310.362

Sumber: Data Sekunder PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Kayangan

Tabel III.7
Produktifitas keberangkatan penumpang dan kendaraan
selama 5 tahun terakhir

URAIAN	TAHUN				
	2013	2014	2015	2016	2017
Dewasa	38.888	36.148	28.728	20.591	17.924
Anak-anak	57	81	155	170	969
Sub Jumlah	38.945	36.229	28.883	20.761	18.893
Golongan I	115	51	98	63	120
Golongan II	149.628	132.723	154.896	144.138	141.085
Golongan III	273	647	1.105	1.075	712
Golongan IV A	46.881	46.837	48.956	56.048	57.981
Golongan IV B	14.201	15.486	17.363	19.964	21.435
Golongan V A	14.019	12.440	11.762	11.940	11.957
Golongan V B	37.697	40.353	44.211	45.163	45.886
Golongan VI A	6.364	6.302	6.168	5.653	5.349
Golongan VI B	20.027	19.504	19.029	17.762	17.127
Golongan VII	1.145	987	1.118	1.707	2.032
Golongan VIII	80	110	135	133	90
Golongan IX	10	10	18	25	77
Sub Jumlah	290.440	275.450	304.859	303.671	303.851

Sumber: Data Sekunder PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Kayangan

III.3.5 Operasional Pelabuhan

1. Kondisi sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan

Belum diterapkannya sistem zonasi oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) di pelabuhan menyebabkan pelabuhan tidak aman, nyaman, tertib dan lancar. Dampak dari tidak adanya sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan ialah sebagai berikut :



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar III.3
Pedagang yang berjualan di *moveable bridge*



Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar III.4 **Rumah operasional *moveable bridge* dimasuki orang yang tidak berkepentingan**

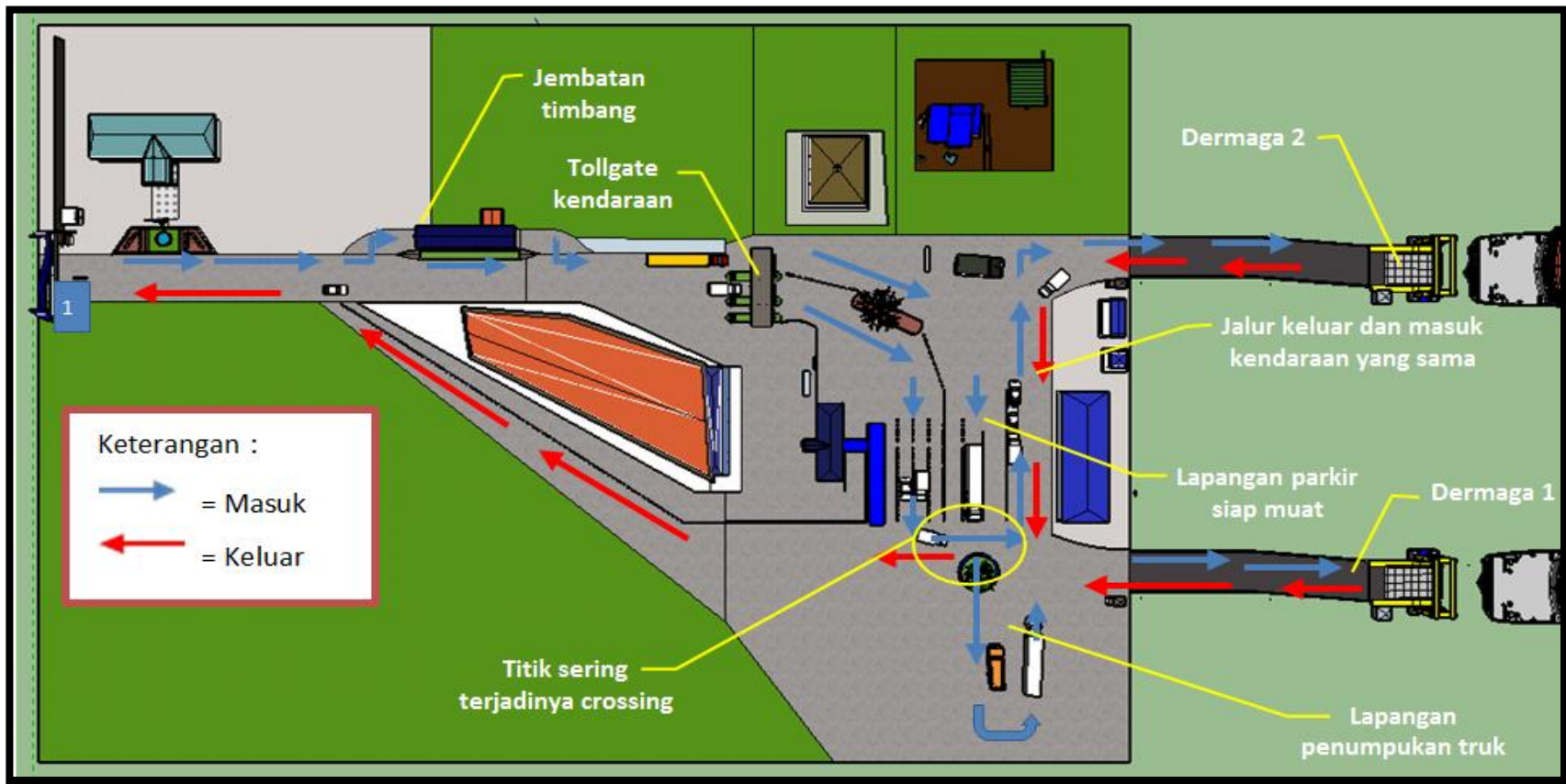
Kondisi *moveable bridge* yang sering dijadikan sebagai lapak jualan bagi pedagang asongan yang dapat mengganggu kelancaran arus naik turun kendaraan ke kapal dan ruang operasional *moveable bridge* sering dimasuki orang selain petugas yang dapat membahayakan keamanan mesin penggerak *moveable bridge tersebut* dan juga pelabuhan secara keseluruhan yang bebas dimasuki siapa saja dan dapat masuk ke daerah-daerah terlarang tanpa ada petugas yang melarang, sehingga siapa pun dengan bebas keluar dan masuk ke area dermaga, salah satu contoh penumpang dan kendaraan yang menunggu kedatangan kapal di area terbatas atau area dermaga.

2. Pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan penyeberangan Kayangan

Pengaturan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (persero)

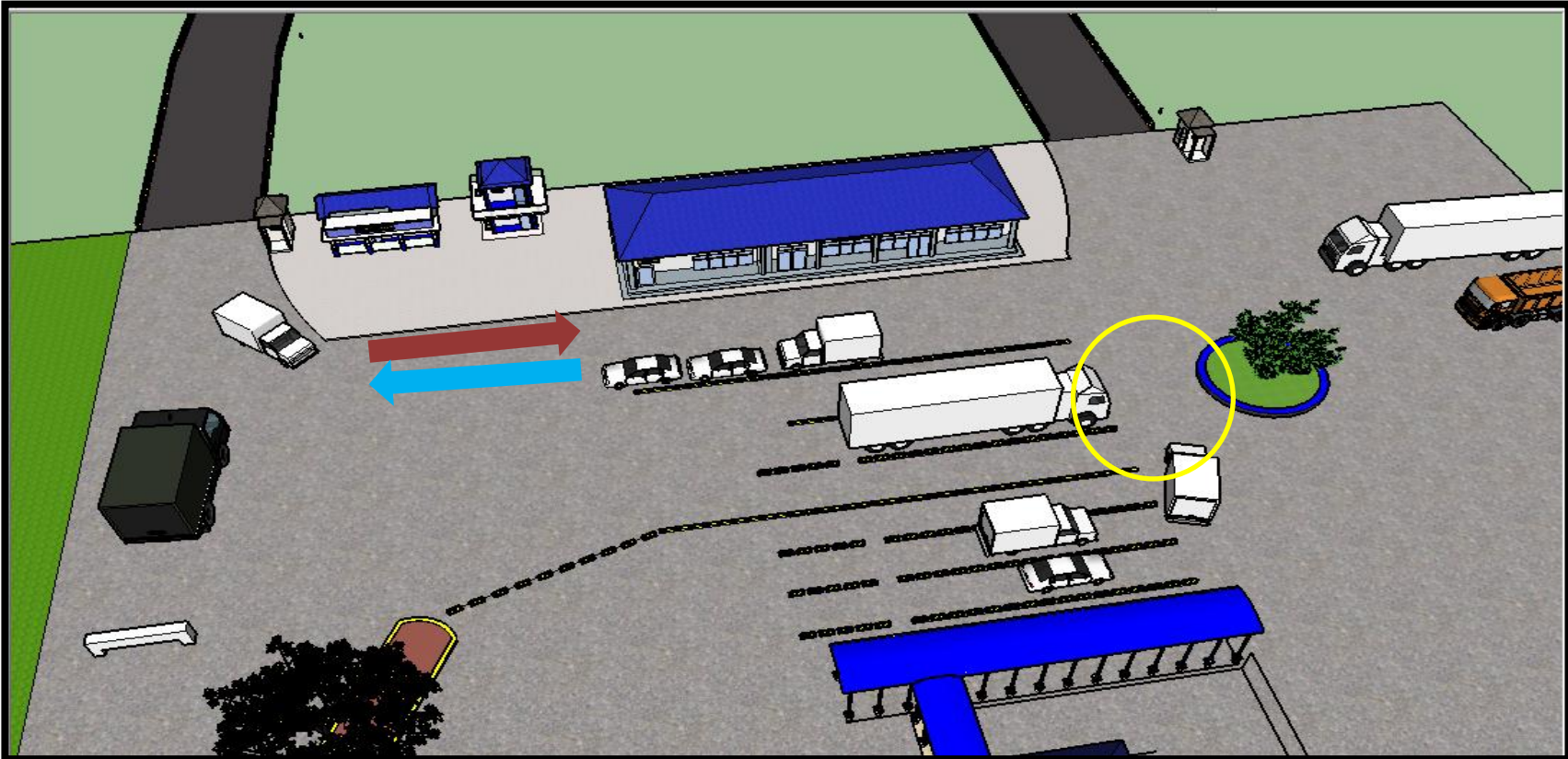
Cabang Kayangan merupakan suatu manajemen pola arus lalu lintas yang sangat berpengaruh pada lancarnya keluar masuk penumpang maupun kendaraan yang dapat menjadi indikator tingkat pelayanan suatu pelabuhan. Kondisi lalu lintas muatan baik itu penumpang dan kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Kayangan yang terjadi saat ini tidak teratur, penumpang yang akan menyeberang bebas berjalan kemana saja setelah membeli tiket tanpa diarahkan menuju ke ruang tunggu, terkadang para penumpang yang menunggu kapal telah berada di depan dermaga dan ketika pintu rampa kapal turun para penumpang langsung masuk kapal sehingga proses bongkar menjadi terhambat. Pelabuhan yang memiliki jalur keluar dan masuk yang sama pada dermaga 2 dan kendaraan pribadi yang akan menuju ke dermaga 2 sering bersilangan dengan truk yang akan diparkirkan pada lapangan penumpukan truk.

Berikut ini adalah *layout* pergerakan penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan.



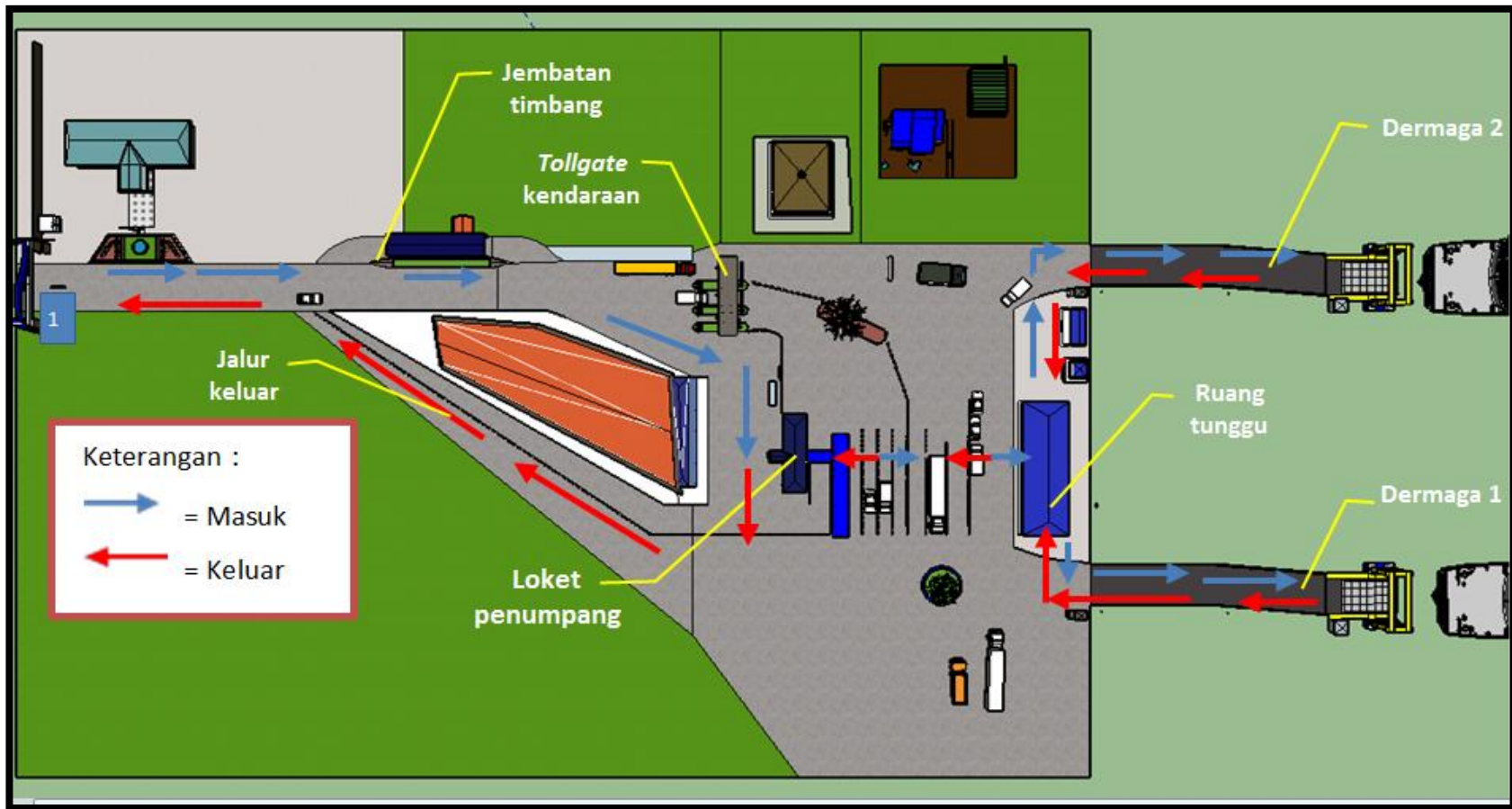
Sumber : Hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar III.5
Pola arus lalu lintas kedatangan dan keberangkatan kendaraan



Sumber : Hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar III.6
Kondisi arus lalu lintas pelabuhan yang sering terjadi *crossing*



Sumber : Hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar III.7
Pola arus lalu lintas kedatangan dan keberangkatan penumpang

Dari gambar *layout* di atas maka dapat dilihat Arus kendaraan yang keluar pelabuhan bertemu dengan arus Kendaraan yang masuk sehingga terjadi persilangan atau *crossing*, sehingga kondisi di Pelabuhan tidak teratur. Pola pergerakan penumpang dan kendaraan saat ini adalah sebagai berikut :

1. Penumpang yang telah membeli tiket bebas berjalan kemana saja karena tidak ada jalur khusus penumpang (*gangway*/koridor) untuk menuju ke kapal.
2. Penumpang yang akan menuju ke ruang tunggu harus melewati lapangan parkir siap muat, sehingga sangat membahayakan penumpang pejalan kaki.
3. Banyak penumpang yang menunggu di *tresstle* karena tidak sabar untuk naik ke kapal.
4. Naik turunnya penumpang melau jalur yang sama sehingga bercampurnya penumpang dan kendaraan di depan rampdoor yang membahayakan bagi penumpang.
5. Kendaraan yang akan muat di dermaga 2 bersilangan dengan truk yang akan diparkirkan di lapangan penumpukan truk.
6. Kendaraan melewati jalur keluar dan masuk yang sama pada saat bongkar dan muat sehingga sering terjadinya *crossing* yang menghambat proses bongkar muat.

III.4 Analisa

III.4.1 Analisa Sistem Zonasi Pelabuhan

Dari permasalahan yang ada maka telah dilakukan beberapa analisa untuk memecahkan permasalahan diatas. Analisa yang digunakan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut yaitu dengan menetapkan dan melakukan pembagian batas-batas wilayah yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan.

1. Zonasi A untuk Orang

Zonasi A sebagaimana dimaksud meliputi:

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

2. Zonasi B untuk Kendaraan

Zonasi B sebagaimana dimaksud meliputi:

- a. Zona B1 merupakan area pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi kendaraan
- b. Zona B2 merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket)
- c. Zona B3 merupakan area muat kendaraan siap masuk ke kapal

3. Zonasi C untuk Fasilitas Vital.

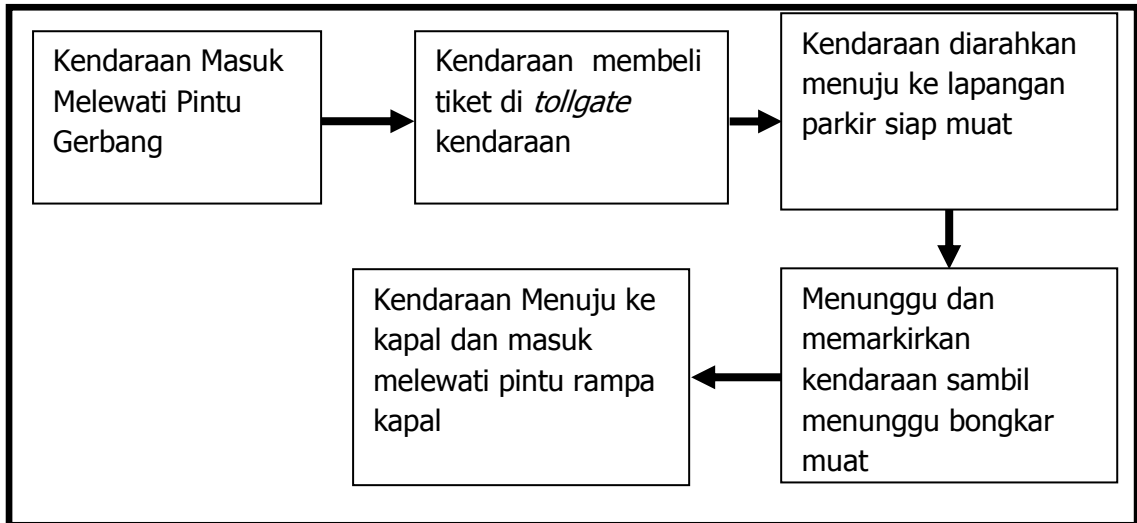
Zona C sebagaimana dimaksud merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas, antara lain:

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

III.4.2 Analisa Pengaturan Pola Arus lalu lintas Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan

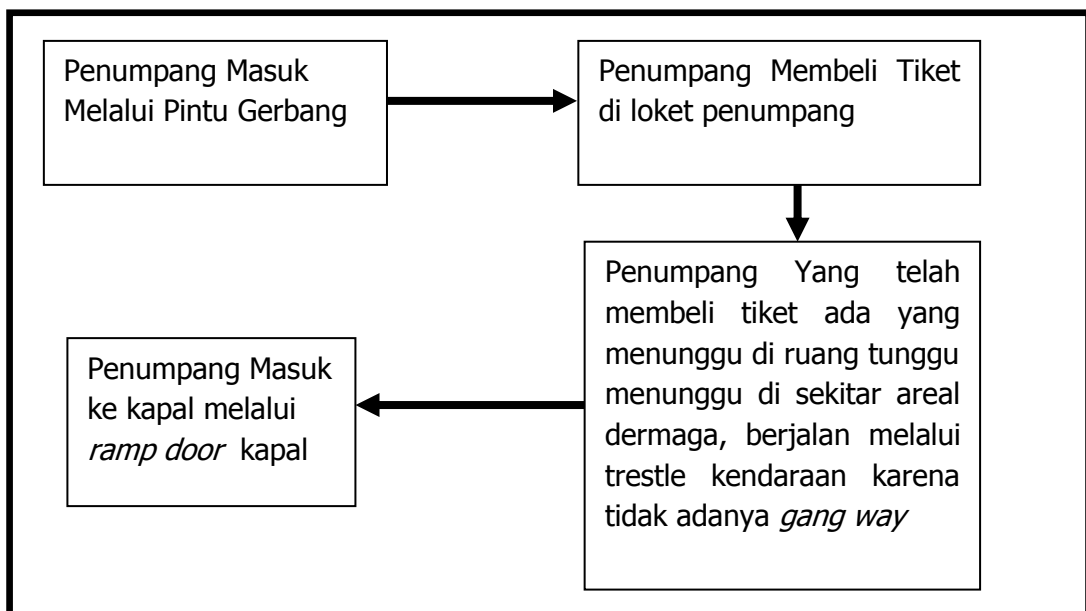
Cara untuk menganalisisnya ialah dengan mengamati kondisi pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang ada di Pelabuhan Kayangan. Kondisi tersebut akan disesuaikan dengan SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang pedoman teknis manajemen lalu

lintas penyeberangan. Berikut kondisi pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Kayangan saat ini :



Sumber : Hasil Analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar III.8
Skema Alur Masuk Kendaraan Menuju Ke Kapal

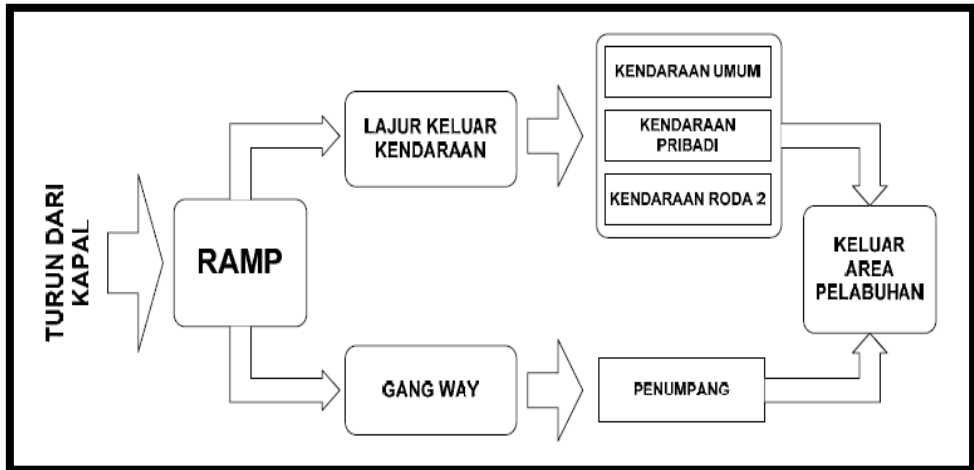


Sumber : Hasil Analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar III.9
Skema Alur Masuk Penumpang Menuju Kapal

Berikut Skema pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang yang sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010

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

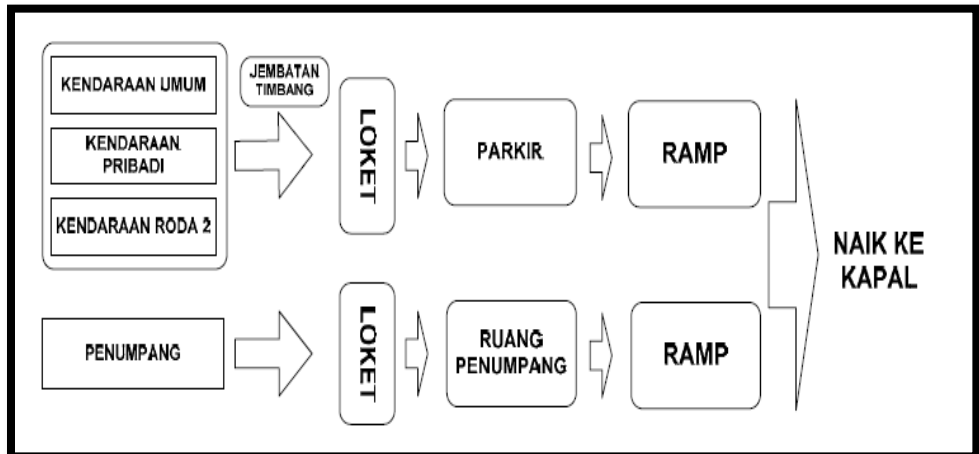


Sumber : SK.242/Hk.104/DRJD2010

Gambar III.10
Pola arus lalu lintas Kendaraan dan Penumpang Turun dari Kapal

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

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



Sumber : SK.242/Hk.104/DRJD2010

Gambar III.11
Pola arus lalu lintas Kendaraan dan Penumpang Naik ke Kapal

Dari gambar diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat naik ke kapal. Urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat naik ke kapal adalah sebagai berikut:

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

III.5 Jadwal Penelitian

Adapun jadwal penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

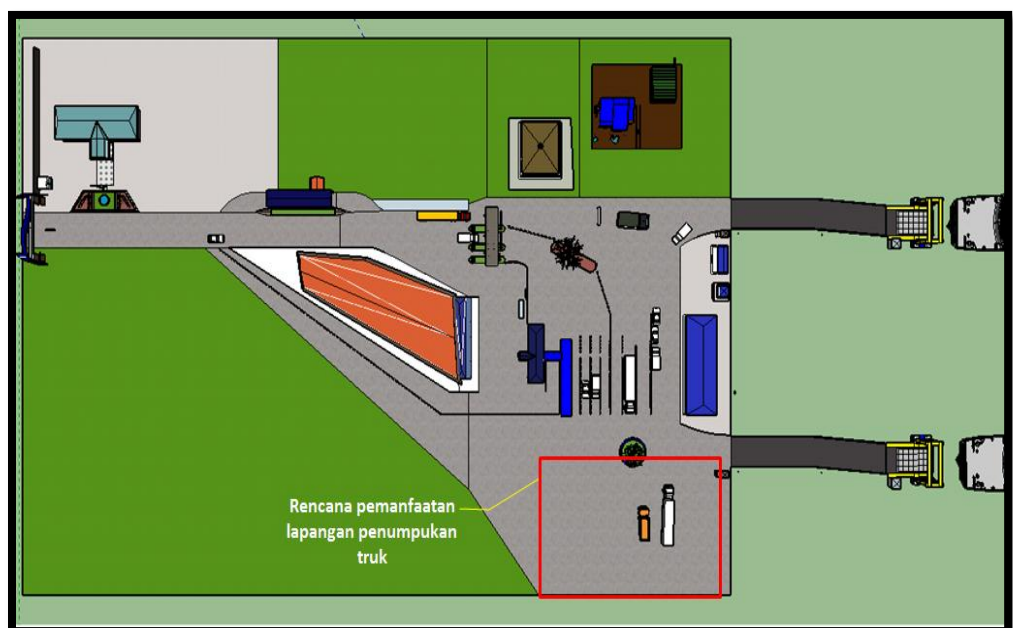
Tabel III.8
Jadwal penelitian

NO	KEGIATAN	FEBRUARI				MARET				APRIL				MEI				JUNI				JULI				AGUSTUS				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1	Laporan Kedatangan Taruna Ke PT. ASDP																													
2	Pelaksanaan PKL																													
3	Penyusunan Laporan Kelompok PKL																													
4	Seminar Laporan Kelompok PKL																													
5	Perbaikan Laporan Kelompok PKL																													
6	Pengumpulan Laporan Kelompok PKL																													
7	Bimbingan Proposal Judul KKW																													
8	Seminar Proposal Judul Kertas Kerja Wajib																													
9	Bimbingan Kertas Kerja Wajib																													
10	Pengumpulan Kertas Kerja Wajib																													
11	Sidang Kertas Kerja Wajib																													

BAB IV HASIL DAN PEMECAHAN MASALAH

IV.1 Analisa fasilitas untuk mendukung sistem zonasi dan pengaturan lalu lintas penumpang dan kendaraan

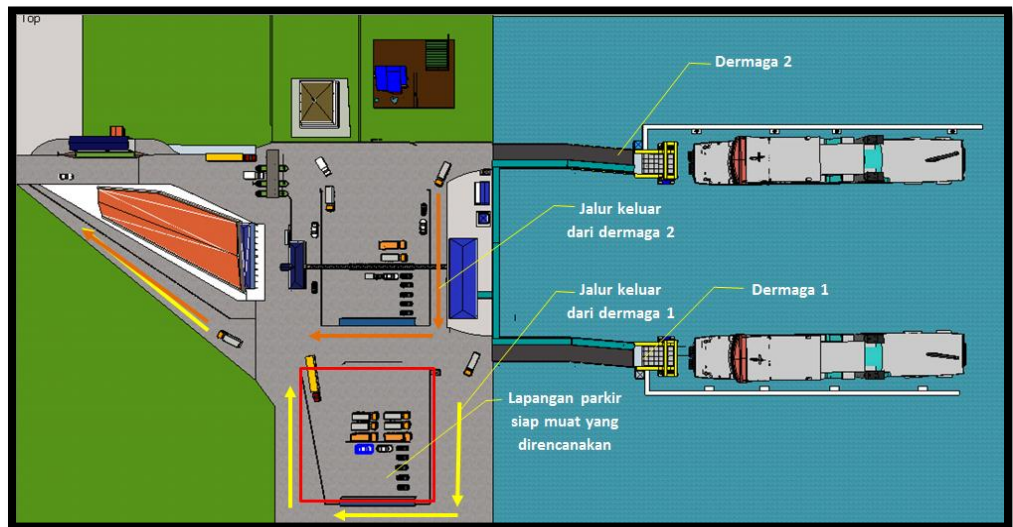
IV.1.1 Rencana Pemanfaatan Lapangan Penumpukan Truk



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.1
Rencana pemanfaatan lapangan penumpukan truk

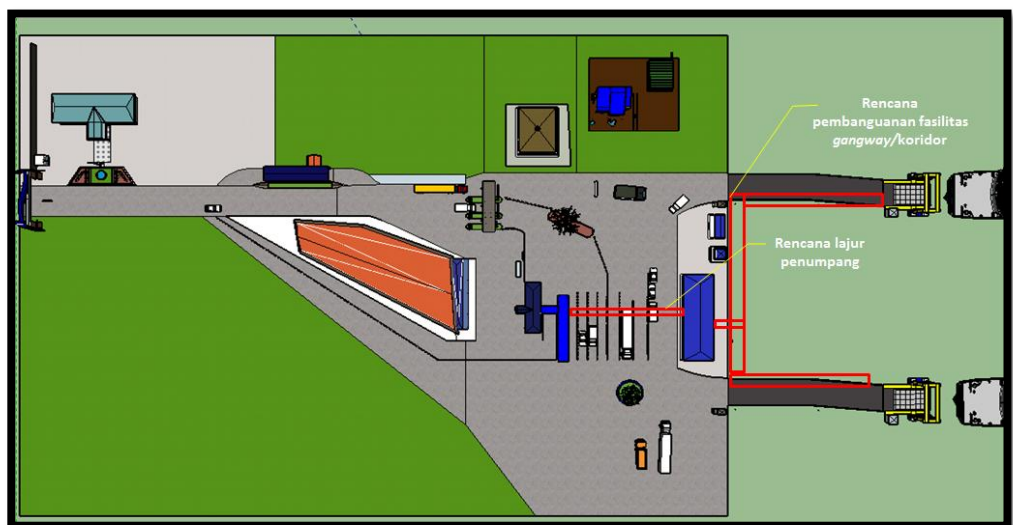
Perlunya menata pola arus lalu lintas kendaraan agar mengurangi terjadinya *crossing* maka perlu adanya usulan pemanfaatan lapangan penumpukan truk menjadi lapangan parkir siap muat untuk semua kendaraan. kemudian membedakan jalur keluar pelabuhan antara jalur keluar kendaraan dari dermaga 1 dan 2 sehingga sehingga *crossing* di pelabuhan dapat berkurang dan Pelabuhan Penyeberangan Kayangan memiliki lapangan parkir siap muat pada masing-masing dermaga yang dapat menampung lebih banyak kendaraan pada saat kondisi ramai.



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.2
Lapangan parkir siap muat dan jalur keluar kendaraan
Keluar pelabuhan yang direncanakan

IV.1.2 Rencana pembangunan fasilitas *gangway*/koridor dan jalur khusus pejalan kaki

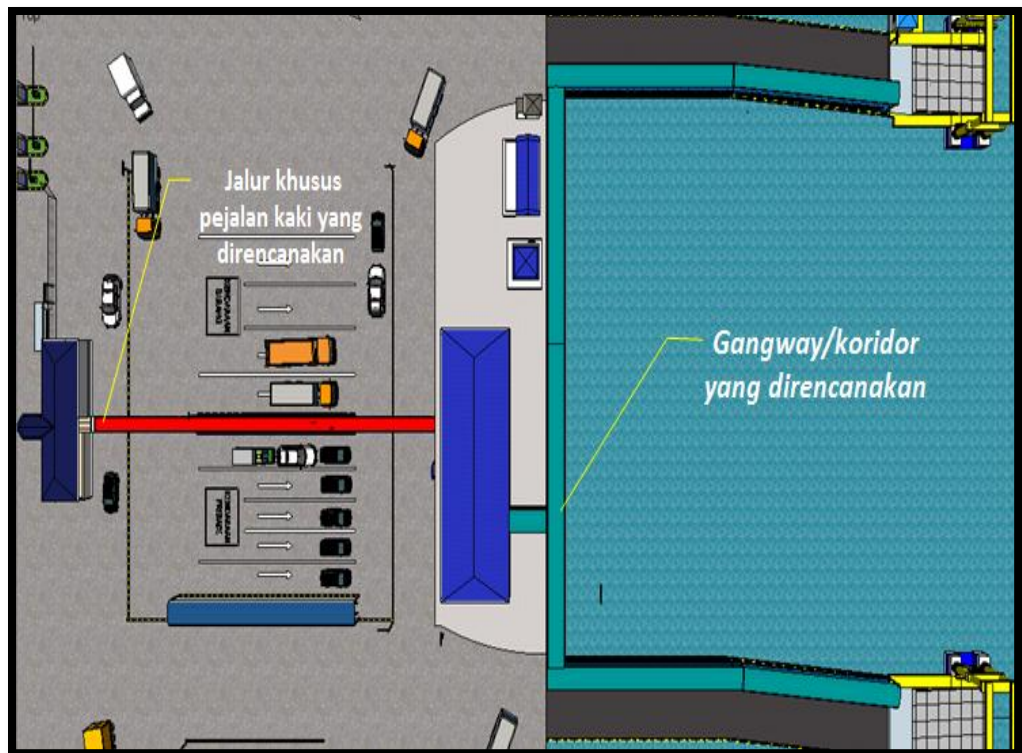


Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.3
Rencana pembangunan fasilitas *gangway*/koridor
dan jalur khusus pejalan kaki

Untuk memperlancar pola arus lalu lintas penumpang pejalan kaki maka perlu adanya usulan pembangunan fasilitas *gangway*/koridor agar penumpang dan kendaraan tidak bercampur melalui jalur yang sama pada saat keluar dan masuk kapal dan jalur khusus pejalan kaki untuk

mengakomodasi kepentingan pejalan kaki yang hendak menyeberang ke ruang tunggu setelah membeli tiket di loket penumpang sehingga pengguna jasa dapat merasa aman, nyaman, selamat, tertib dan teratur dan dapat memperlancar proses bongkar muat.



Gambar IV.4
Gangway/koridor dan jalur khusus pejalan kaki yang direncanakan

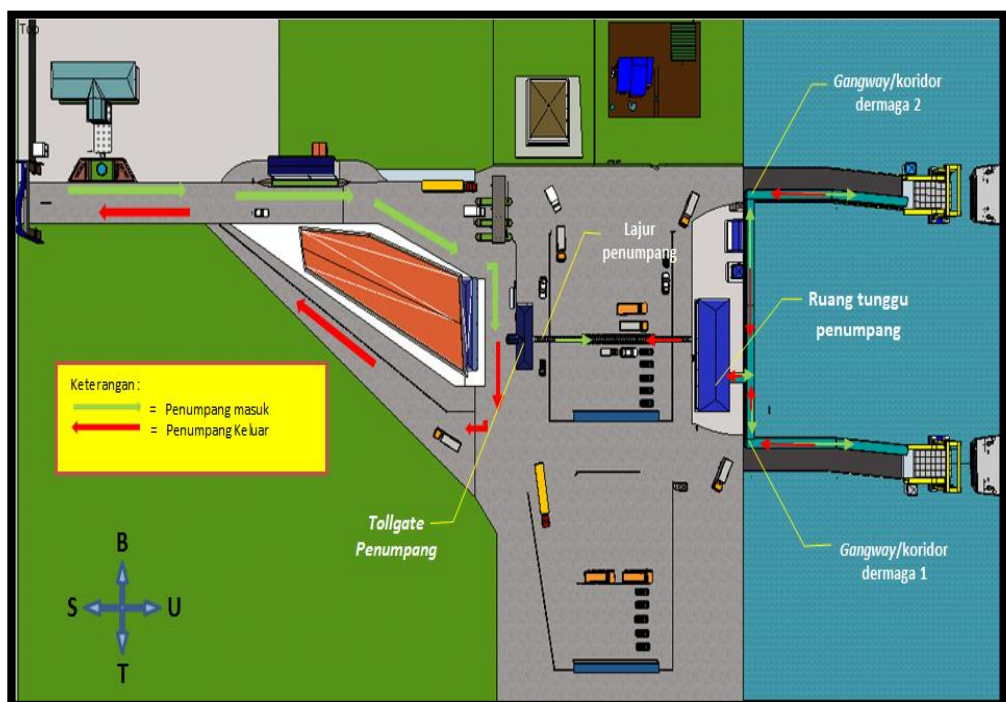
IV.2 Analisa pengaturan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan

Kondisi Pelabuhan Penyeberangan Kayangan saat ini memiliki satu jalur yang digunakan untuk jalur bongkar muat di dermaga 2, akibatnya proses bongkar muat sering terhambat karena kendaraan berada pada jalur yang sama. Kemudian permasalahan lain yang sering terjadi di pelabuhan saat ini yaitu pada saat kendaraan pribadi yang akan muat di dermaga 2 bersilangan dengan truk yang akan diparkirkan menuju lapangan penumpukan truk dan permasalahan lain yang terjadi yaitu penumpang yang menunggu di area *tresstle* meskipun sudah disediakan

ruang tunggu dan bercampurnya penumpang dan kendaraan di *tresstle* pada saat bongkar muat.

IV.2.1 Rencana pola arus lalu lintas penumpang

Penumpang dan kendaraan melewati jalur yang sama pada saat naik dan turun dari kapal yaitu melewati *moveable bridge* dan *tresstle* sehingga dapat membahayakan pengguna jasa dan menghambat proses bongkar muat. Solusinya adalah dengan pembangunan *gangway*/koridor setelah ruang tunggu untuk menuju ke kapal agar jalur penumpang terpisah dengan kendaraan pada saat akan naik dan turun kapal.



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.5
Pola arus lalu lintas penumpang yang direncanakan

Rencana pola arus lalu lintas penumpang naik ke kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan :

1. Calon penumpang masuk ke pelabuhan melalui pintu gerbang
2. Calon penumpang membeli tiket di loket penumpang kemudian berjalan melewati jalur khusus pejalan kaki menuju ke ruang tunggu penumpang

3. Pengecekan tiket dilakukan sebelum masuk ke *gangway*/koridor
4. Penumpang berjalan melalui *gangway*/koridor untuk menuju ke kapal
5. Penumpang masuk ke kapal

Skema pola arus lalu lintas penumpang naik ke kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan :



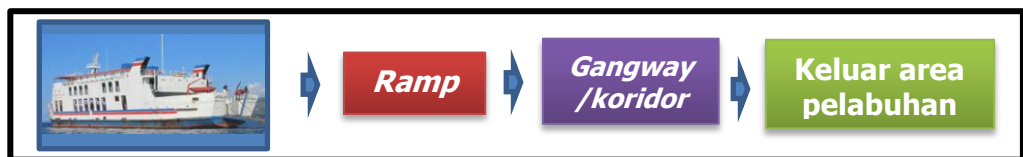
Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.6
Skema pola arus lalu lintas penumpang naik ke kapal

Rencana pola arus lalu lintas penumpang turun dari kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan :

1. Penumpang keluar dari kapal
2. Penumpang berjalan keluar melalui *gangway*/koridor
3. Penumpang keluar pelabuhan

Skema pola arus lalu lintas penumpang turun dari kapal di pelabuhan penyeberangan kayangan :



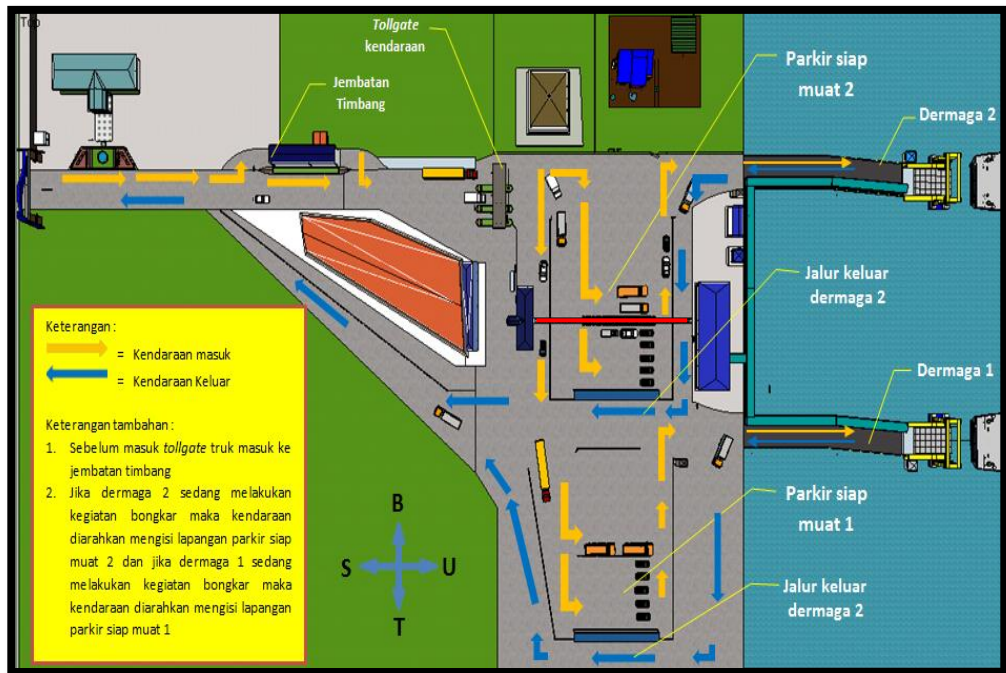
Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.7
Skema pola arus lalu lintas penumpang turun dari kapal

IV.2.2 Rencana pola arus lalu lintas kendaraan

Pada saat ini pola arus lalu lintas kendaraan sering terjadi *crossing* antara kendaraan yang akan masuk ke kapal dengan kendaraan yang keluar dari kapal dan antara truk yang menuju ke lapangan penumpukan dengan kendaraan yang menuju ke antrian kendaraan sebelum masuk ke kapal sehingga perlunya penataan terhadap pola arus lalu lintas dengan

cara mengubah pola parkir kendaraan di lapangan parkir siap muat dan memisahkan antara jalur masuk ke kapal dan jalur keluar dari kapal menuju keluar pelabuhan.



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.8
Pola arus kendaraan yang direncanakan

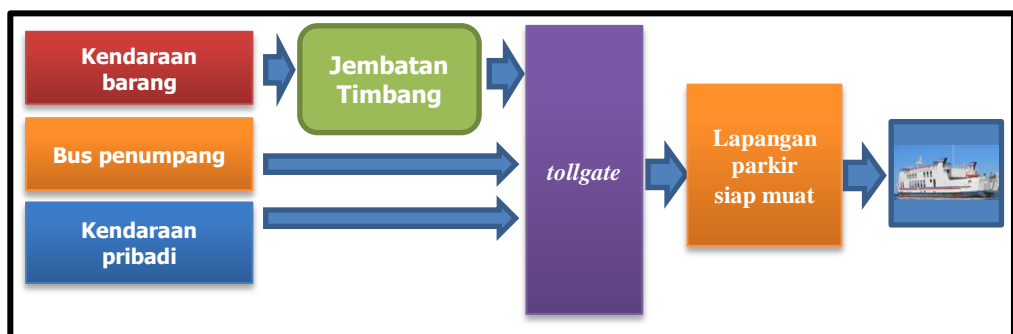
Rencana pola arus lalu lintas kendaraan naik ke kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan :

1. Motor dan kendaraan pribadi masuk dari pintu gerbang pelabuhan dan langsung membeli tiket di *tollgate* kendaraan
2. Bis dan truk masuk dari pintu gerbang pelabuhan kemudian menimbang berat muatan dan kendaraan di jembatan timbang
3. Bis dan truk yang tidak melebihi batas maksimal berat muatan dan kendaraan menuju *tollgate* kendaraan untuk membeli tiket
4. Setelah memiliki tiket, kendaraan diarahkan oleh petugas lapangan untuk memarkirkan kendaraannya di lapangan parkir siap muat 1 atau 2
5. Jika dermaga 2 sedang melakukan kegiatan bongkar maka kendaraan diarahkan mengisi lapangan parkir siap muat 2 dan jika dermaga 1

sedang melakukan kegiatan bongkar maka kendaraan diarahkan mengisi lapangan parkir siap muat 1

6. Kendaraan masuk ke kapal menunggu instruksi dari operator pelabuhan untuk naik ke atas kapal melewati *tresstle* dan *moveable bridge* kemudian masuk melalui *ramp door*

Skema pola arus lalu lintas kendaraan naik ke kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan :



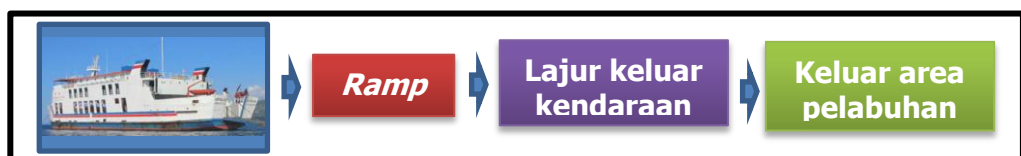
Sumber: Hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.9
Skema pola arus lalu lintas kendaraan naik ke kapal

Rencana pola arus lalu lintas kendaraan turun dari kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan :

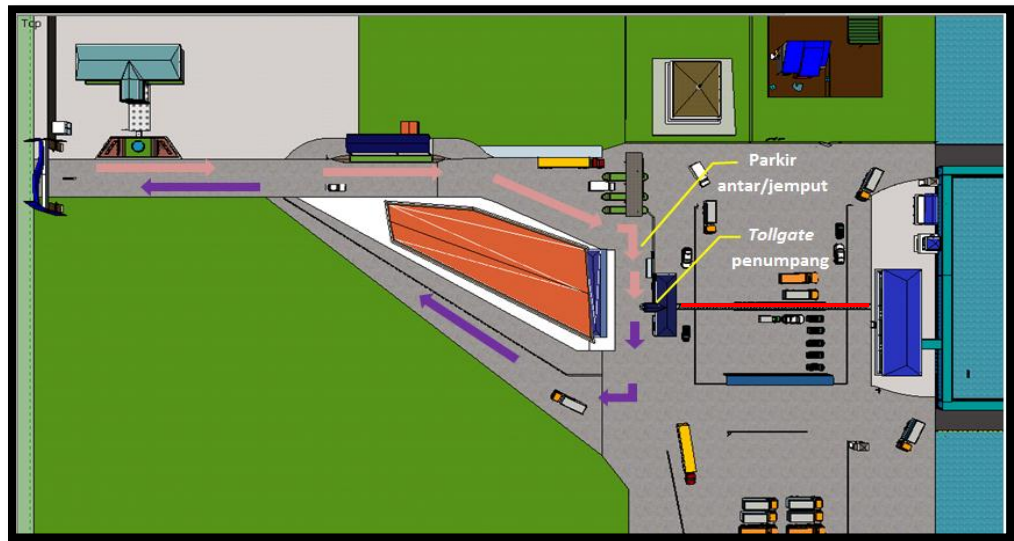
1. Kendaraan keluar kapal dari *ramp door* kemudian melewati *moveable bridge* dan *tresstle*
2. Kendaraan keluar pelabuhan melalui jalan yang telah direncanakan. Jika kendaraan turun dari dermaga 1 maka kendaraan keluar melalui jalur keluar khusus dermaga 1 dan jika kendaraan turun dari dermaga 2 maka kendaraan keluar melalui jalur keluar khusus dermaga 2

Skema pola arus lalu lintas kendaraan turun dari kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan :



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.10
Skema pola arus lalu lintas kendaraan turun dari kapal



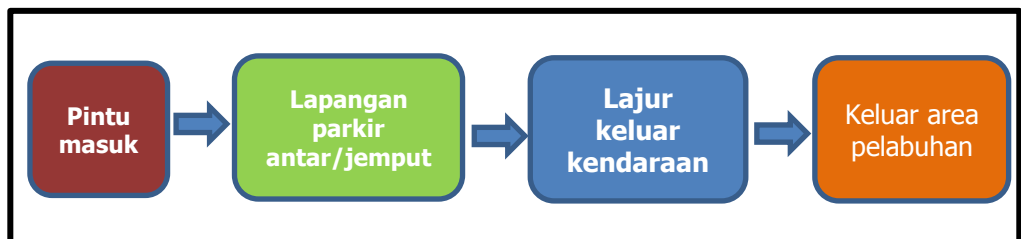
Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.11
Pola arus lalu lintas kendaraan pengantar/penjemput

Pola arus lalu lintas kendaraan pengantar/penjemput di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan :

1. Kendaraan masuk dari pintu gerbang pelabuhan
2. Kendaraan hanya bisa masuk ke lapangan parkir pengantar dan penjemput untuk menaikkan/menurunkan penumpang
3. Kendaraan keluar pelabuhan

Skema pola arus lalu lintas kendaraan pengantar/penjemput di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan :



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.12
Skema pola arus lalu lintas kendaraan pengantar/penjemput

IV.3 Analisa penerapan sistem zonasi

Dengan melihat kondisi yang terjadi saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan, maka diperlukannya penerapan sistem zonasi dengan memasang rambu penanda zona sesuai fungsi bangunannya untuk menertibkan kendaraan dan penumpang agar mendukung keamanan, kenyamanan, ketertiban dan kelancaran operasional di pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan. Sistem zonasi yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1. Zona A, meliputi :
 - a. Zona A1 untuk penempatan loket dan parkir kendaraan dan hanya di peruntukkan bagi pengantar/penjemput penumpang (dari pintu gerbang Pelabuhan sampai loket)



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.13
Zona A1 (loket penumpang dan lapangan parkir pengantar/penjemput)

- b. Zona A2 untuk ruang tunggu penumpang dan hanya diperuntukkan bagi calon penumpang yang sudah mempunyai tiket.



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.14
Zona A2 (ruang tunggu penumpang)

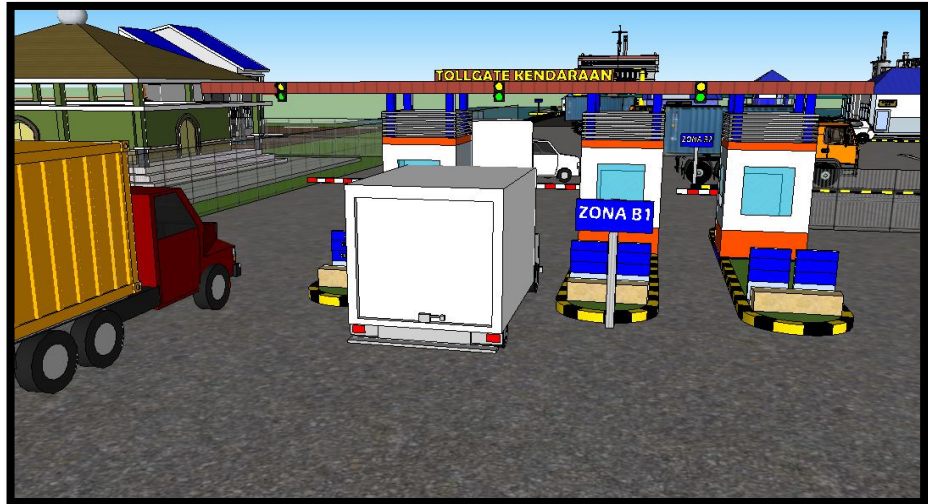
- c. Zona A3 untuk pemeriksaan tiket penumpang dan hanya diperuntukkan bagi orang yang akan menyeberang.



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.15
Zona A3 (pengecekan tiket penumpang)

2. Zona B, meliputi :
- a. Zona B1 merupakan area pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan *tollgate* bagi kendaraan;



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.16
Zona B1 (tollgate kendaraan)



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.17
Zona B1 (jembatan timbang)

- b. Zona B2 merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket);



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.18
Zona B2 (lapangan parkir siap muat)

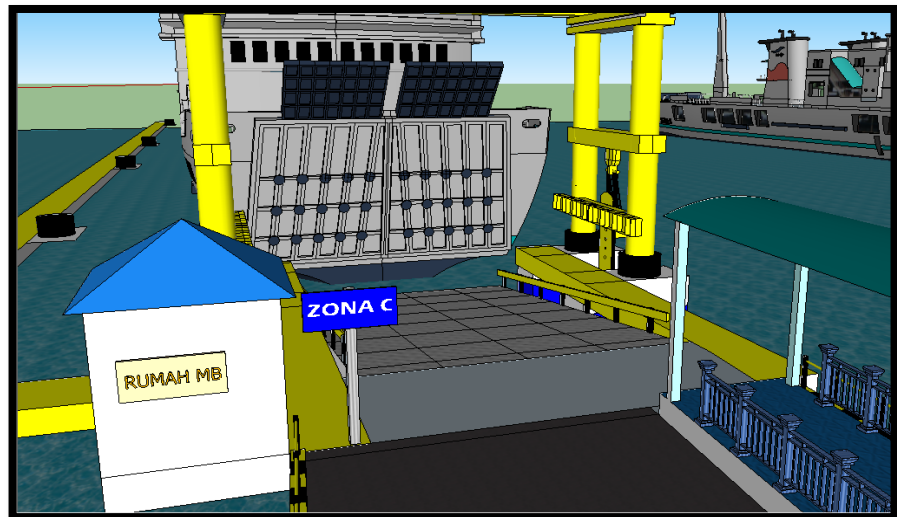
- c. Zona B3 merupakan area muat kendaraan siap masuk kapal.



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.19
Zona B3 (area antrian kendaraan siap masuk kapal)

3. Zona C, merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas antara lain:
- a. Rumah operasional *moveable bridge*



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.20
Zona C (rumah operasional *moveable bridge*)

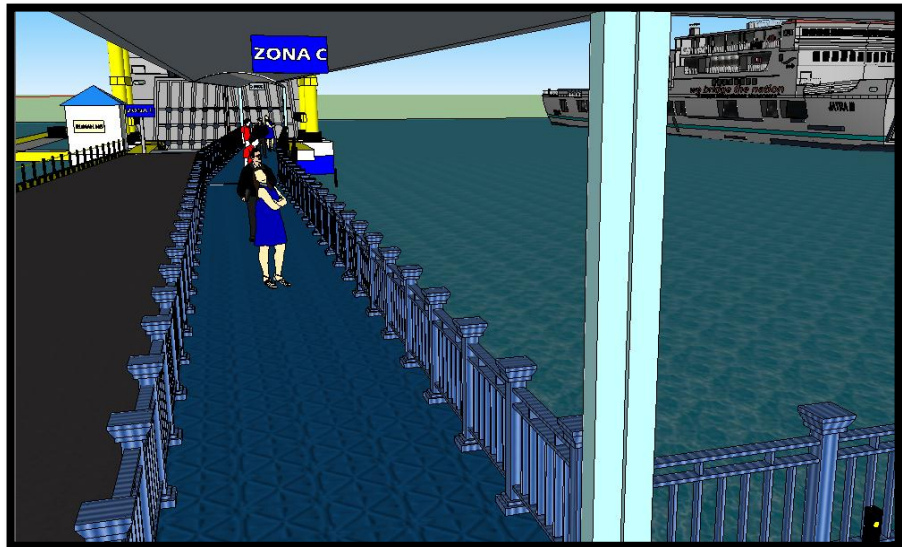
- b. Pompa air dan genset



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.21
Zona C (pompa air dan *genset*)

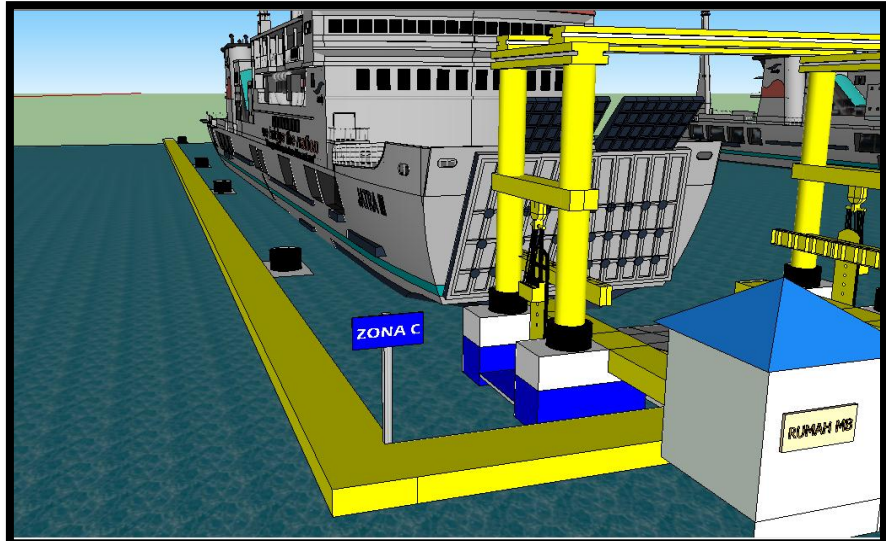
c. *Gangway/koridor*



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

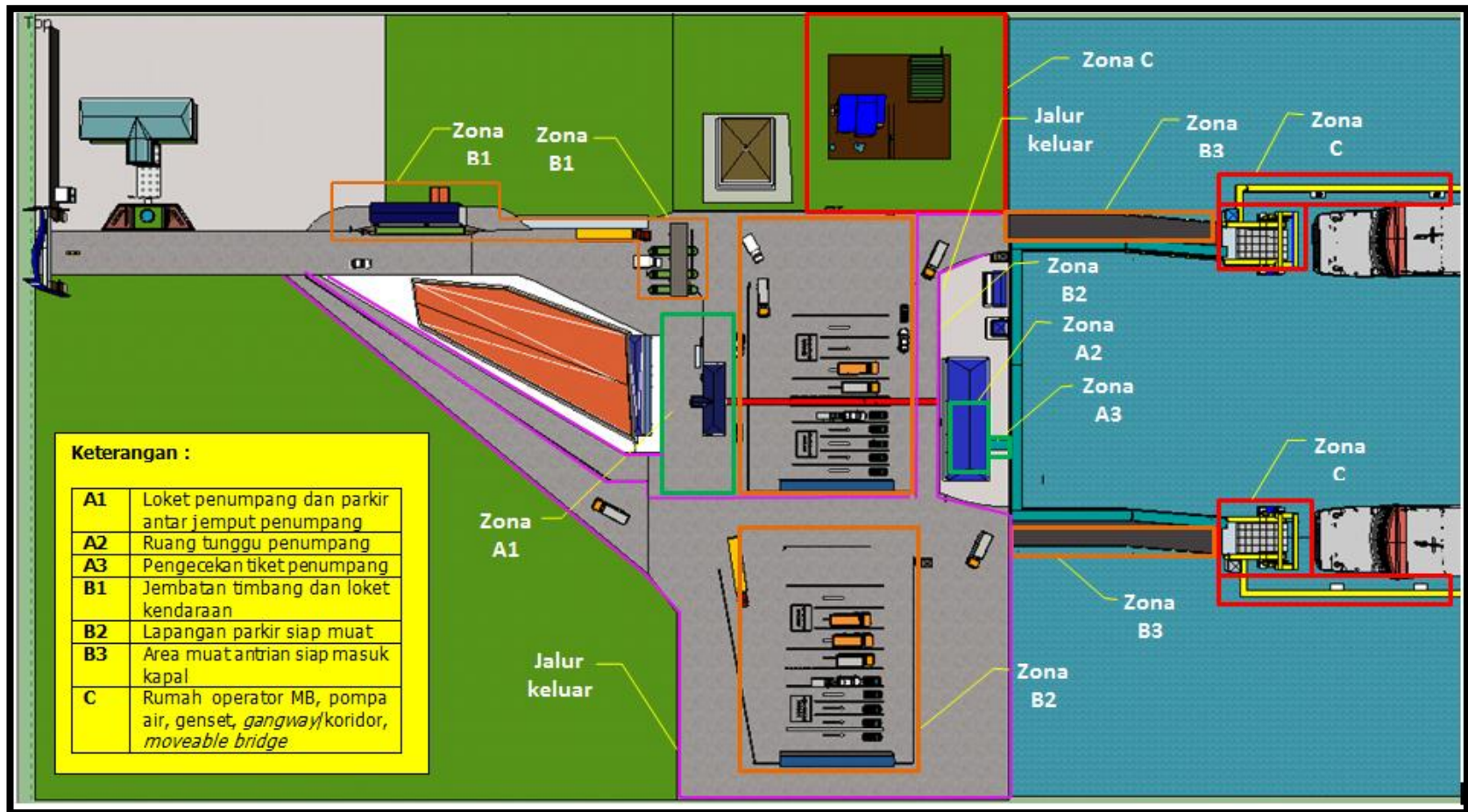
Gambar IV.22
Zona C (*gangway/koridor* perencanaan)

d. *Catwalk dan bolder*



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.23
Zona C (*catwalk dan bolder*)



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.23
Pembagian zonasi perencanaan

IV.4 Perbandingan antara kondisi saat ini dengan kondisi yang direncanakan

IV.4.1 Perbandingan fasilitas di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan

Tabel IV.1
Perbandingan fasilitas kondisi saat ini dan yang direncanakan

No	Kondisi saat ini	Kondisi yang direncanakan
1	Penumpang dan kendaraan bercampur melalui jalur yang sama pada saat naik dan turun kapal.	Usulan pembangunan <i>gangway</i> /koridor untuk memisahkan jalur penumpang dan kendaraan pada saat naik dan turun kapal.
2	Jalur kendaraan yang sama pada saat naik ke kapal dengan kendaraan yang akan keluar pelabuhan.	Usulan pemanfaatan lapangan penumpukan truk menjadi lapangan parkir siap muat untuk semua kendaraan dan merubah pola parkir kendaraan di lapangan parkir siap muat serta memisahkan antara jalur naik ke kapal dan jalur menuju keluar pelabuhan.

Sumber: Hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

IV.4.2 Perbandingan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan

Tabel IV.2
Perbandingan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan kondisi saat ini dan yang direncanakan

No	Kondisi saat ini	Kondisi yang direncanakan
1	Setelah membeli tiket, penumpang bebas berjalan kemana saja dan menunggu kapal dimana saja.	Penumpang diarahkan berjalan melewati jalur khusus pejalan kaki menuju ruang tunggu sebelum menuju ke kapal.

2	Untuk masuk ke kapal, penumpang berjalan melewati <i>tresstle</i> dan <i>moveable bridge</i> sehingga bercampur dengan kendaraan.	Penumpang berjalan melalui <i>gangway</i> /koridor agar terpisah dengan kendaraan pada saat akan naik dan turun kapal.
3	Sering terjadi <i>crossing</i> pada saat truk diarahkan ke lapangan parkir penumpukan dengan kendaraan yang akan masuk ke kapal dan jalur kendaraan yang sama pada saat naik ke kapal dengan kendaraan yang akan keluar pelabuhan.	Memisahkan jalur antara kendaraan yang menuju keluar pelabuhan dengan yang akan masuk ke kapal dan kendaraan diarahkan oleh petugas lapangan untuk memarkirkan kendaraannya di lapangan parkir siap muat 1 atau 2.

Sumber: Hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Berdasarkan tabel perbandingan diatas, terlihat perbedaan yang signifikan pada pengaturan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan akibat penambahan fasilitas lapangan parkir siap muat dan mengubah pola parkir di lapangan parkir siap muat dari yang semula paralel ke arah timur dan barat menjadi paralel ke arah utara dan selatan, memisahkan jalur keluar pelabuhan per masing-masing dermaga dan pembangunan *gangway*/koridor. Penambahan fasilitas tersebut dibuat agar memperlancar pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan.

IV.4.3 Perbandingan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan

Tabel IV.3
Perbandingan sistem zonasi kondisi saat ini dan yang direncanakan

No	Kondisi saat ini	Kondisi yang direncanakan
1	Belum ada penerapan sistem zonasi di pelabuhan sehingga tidak ada pembatasan akses bagi penumpang pejalan kaki, kendaraan maupun	Usulan penerapan sistem zonasi di pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan

	orang yang tidak berkepentingan untuk masuk ke area pelabuhan.	Penyeberangan agar adanya pembatasan akses bagi penumpang pejalan kaki, kendaraan, petugas maupun orang yang tidak berkepentingan sehingga terciptanya pelabuhan penyeberangan yang aman, nyaman, tertib dan teratur.
--	--	---




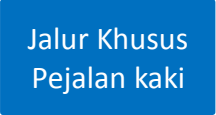
Sumber: Hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan sangat penting untuk segera di terapkan yang sifatnya sangat mendesak karena hal tersebut menyangkut keamanan, keselamatan, kenyamanan, ketertiban dan keteraturan pengguna jasa di pelabuhan.



IV.5 Analisa penambahan peralatan pendukung sistem zona

Di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan perlu adanya peralatan pendukung sistem zona untuk mendukung kelancaran dan tertib teraturnya pelabuhan. Perlu adanya rambu untuk memberikan peringatan, perintah, larangan dan petunjuk bagi pengguna jasa, marka untuk mengarahkan arus lalu lintas dan peralatan jalan (*road barrier*) sebagai pembatas atau penghalang pada lahan parkir siap muat untuk membagi jalur antara kendaraan barang, kendaraan pribadi, sepeda motor dan jalur khusus untuk pejalan kaki serta batasan-batasan area lainnya di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan. Rambu, marka dan peralatan jalan yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

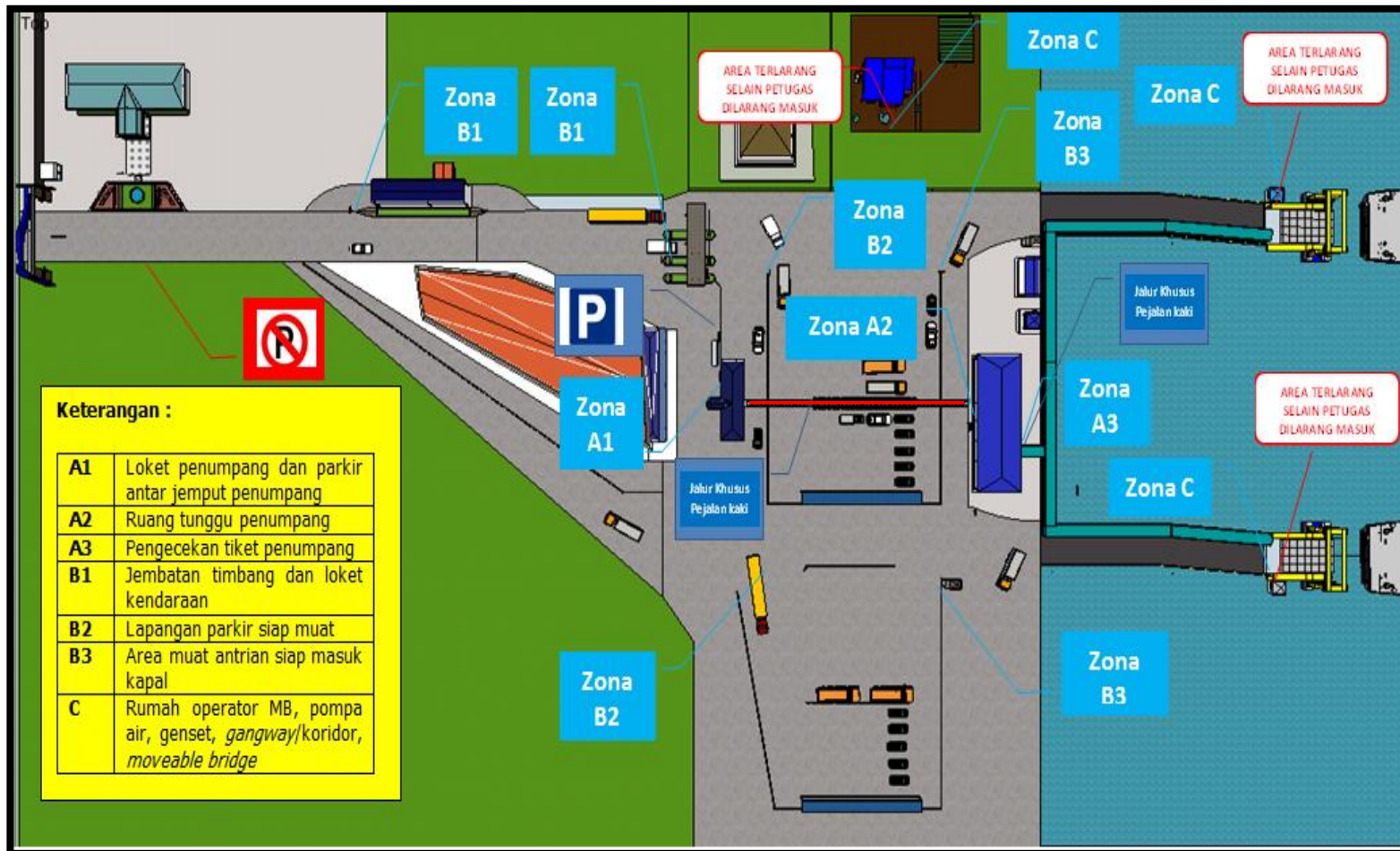
Tabel IV.4
Perencanaan rambu di Pelabuhan

No	Jenis rambu	Peletakan rambu	Jumlah yang direncanakan	fungsi
1		Rambu ini diletakkan di wilayah berbahaya. Seperti rumah MB, pompa air dan gardu listrik	3 buah	Rambu tersebut berfungsi agar orang yang tidak berkepentingan tidak memasuki wilayah yang diletakkan rambu tersebut
2		Rambu ini diletakkan di jalan menuju area pelabuhan	1 buah	Peringatan untuk pemilik kendaraan agar tidak memarkirkan kendaraannya di sepanjang jalan yang diletakkan rambu tersebut
3		Diletakkan di area parkir kendaraan pengantar/penjemput dan parkir karyawan	2 buah	Sebagai pemberitahuan bagi pemilik kendaraan harus memarkirkan kendaraan di area yang ditempatkan rambu tersebut
4		diletakkan di depan <i>gangway</i> /koridor dan di jalan khusus pejalan kaki pada lapangan parkir siap muat	2 buah	Pemberitahuan untuk penumpang yang melewati jalur khusus pejalan kaki

No	Jenis rambu	Peletakan rambu	Jumlah yang direncanakan	fungsi
5		Diletakkan di area khusus loket penumpang dan lapangan parkir pengantar/penjemput	1 buah	Pemberitahuan bagi penumpang bahwa sedang berada pada area khusus calon penumpang yang akan membeli tiket dan kendaraan pengantar/penjemput
6		Diletakkan di area ruang tunggu penumpang	1 buah	Pemberitahuan bagi penumpang bahwa sedang berada pada area untuk penumpang yang sudah memiliki tiket
7		Diletakkan di area pengecekan tiket penumpang	1 buah	Pemberitahuan bagi penumpang bahwa sedang berada pada area khusus pengecekan tiket penumpang siap masuk kapal
8		Diletakkan di tollgate kendaraan dan jembatan timbang	2 buah	Pemberitahuan bagi pengendara bahwa sedang berada di tollgate kendaraan dan area penimbangan kendaraan bermuatan
9		Diletakkan di lapangan parkir siap muat	2 buah	Pemberitahuan bagi pengendara bahwa sedang berada di area parkir siap muat

No	Jenis rambu	Peletakan rambu	Jumlah yang direncanakan	fungsi
10		Diletakkan di area antrean kendaraan siap masuk kapal	2 buah	Pemberitahuan bagi pengendara bahwa sedang berada di area antrean kendaraan siap masuk kapal
11		Diletakkan di area terlarang/berbahaya	4 buah	Pemberitahuan bahwa hanya petugas yang dapat masuk area tersebut.

Sumber: Hasil Analisa Tim PKL Kayangan, 2018



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.24
Rencana pemasangan rambu di pelabuhan



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.24
Rencana pemasangan marka jalan



Sumber: hasil analisa Tim PKL Kayangan, 2018

Gambar IV.25
Rencana pemasangan peralatan jalan (road barrier)

IV.6 Usulan pemecahan masalah

Berdasarkan hasil analisa yang telah diperoleh, maka penulis memberikan usulan pemecahan masalah sebagai berikut :

1. Menerapkan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Kayangan pada masing-masing bangunan sesuai fungsinya agar penumpang pejalan kaki, kendaraan, petugas dan orang yang tidak berkepentingan memiliki batasan akses untuk masuk ke area pelabuhan.
2. Memisahkan jalur masuk ke dermaga 2 dan jalur keluar pelabuhan dari dermaga 2 agar memperlancar proses bongkar muat.
3. Lahan kosong yang saat ini dijadikan sebagai lapangan penumpukan truk diusulkan untuk penambahan lapangan parkir siap muat dermaga 1 kemudian memisahkan jalur keluar dari masing-masing dermaga agar tidak terjadi *crossing*.
4. Membuat jalur khusus pejalan kaki untuk mengakomodasi kepentingan penumpang pejalan kaki yang akan menyeberang menuju ke ruang tunggu setelah membeli tiket di loket penumpang.
5. Mengadakan pembangunan *gangway*/koridor agar penumpang masuk dan keluar tidak bercampur dengan kendaraan.
6. Melakukan penataan ulang pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang setelah penambahan lapangan parkir siap muat, pemisahan jalur kendaraan keluar area pelabuhan per masing-masing dermaga dan pembangunan *gangway*/koridor.
7. Menambah dan memasang rambu, marka dan peralatan jalan untuk mendukung penerapan sistem zonasi dan pengaturan lalu lintas di pelabuhan.

BAB V PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan dan analisa yang didapatkan, penulis mendapatkan kesimpulan sebagai berikut :

1. Belum diterapkannya sistem zonasi di Pelabuhan kayangan yang menyebabkan orang yang tidak berkepentingan dapat bebas masuk ke area pelabuhan tanpa adanya batasan akses masuk hingga memasuki daerah vital seperti zona C yang seharusnya dilarang dimasuki orang selain petugas.
2. Penumpang pejalan kaki dan kendaraan bercampur pada jalur yang sama pada saat bongkar muat yang membahayakan bagi penumpang pejalan kaki.
3. Belum teraturnya pola arus kendaraan dan penumpang di pelabuhan yang menyebabkan terjadinya crossing antara kendaraan yang akan masuk ke dermaga 2 dengan kendaraan yang akan keluar area pelabuhan dari dermaga 2 dan kendaraan yang akan mengantri muat siap masuk kapal di dermaga 2 dengan truk yang akan diparkirkan di lapangan penumpukan truk.

V.2 Saran

Dari kesimpulan di atas maka penulis memberikan saran pada permasalahan di lapangan, yaitu :

1. PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang Kayangan selaku pihak pengelola Pelabuhan Penyeberangan Kayangan perlu dengan segera menerapkan sistem zonasi di pelabuhan yang mengacu pada Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor 29 tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan agar terciptanya pelabuhan penyeberangan yang aman, nyaman, tertib dan teratur.

2. Menambah dan memasang rambu, marka dan peralatan jalan untuk mendukung penerapan sistem zonasi dan pengaturan pola arus lalu lintas di pelabuhan.
3. PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang Kayangan selaku pihak pengelola Pelabuhan Penyeberangan Kayangan perlu mengatur ulang pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di pelabuhan agar tidak terjadi *crossing* dan bercampurnya kendaraan dan penumpang pada jalur yang sama mengacu pada Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.
4. Perlunya ketegasan dari petugas dalam mengawasi dan menjaga ketertiban di lingkungan pelabuhan penyeberangan agar sistem zona dan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang telah diterapkan dapat berjalan dengan efektif.

DAFTAR LAMPIRAN

Tabel 1	Data sumber daya manusia di pelabuhan penyeberangan kayangan
Tabel 2	Jadwal kondisi saat ini
Tabel 3	Aturan-aturan yang digunakan
Tabel 4	Teori-teori yang mendukung judul