

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang dilakukan untuk melayani lintas penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan untuk mengangkut orang dan kendaraan beserta muatannya¹.

Provinsi Sulawesi Selatan merupakan Provinsi yang terletak di bagian selatan Sulawesi. Secara geografis terletak pada 0°12'-8° LS dan 116°48'-112°36' BT, tepat berada di bawah garis Khatulistiwa dengan ketinggian 0-100 meter dari permukaan laut. Batas wilayah Provinsi Sulawesi Selatan, sebelah Utara berbatasan dengan Sulawesi Barat dan Sulawesi Tengah, sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Flores, sebelah Barat berbatasan dengan Teluk Bone².

Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan dan di lintasan. Manajemen lalu lintas yang ada di pelabuhan sangat berguna untuk kelancaran dan ketertiban kegiatan di pelabuhan serta lalu lintas dan angkutan penyeberangan, apabila pada suatu pelabuhan tidak memiliki manajemen yang baik maka akan sering menimbulkan suatu keadaan yang cukup buruk yang mengakibatkan aktivitas di pelabuhan menjadi terhambat.

Pelabuhan Penyeberangan Bajoe dikelola oleh PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe dengan menghubungkan Provinsi Sulawesi Selatan dan Provinsi Sulawesi Tenggara. Pelabuhan Bajoe memiliki

¹ SK.242/HK.104/DJRD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan pada Pasal 1 Ayat 1

² sulselprov.go.id/pages/profil_provinsi diakses pada tanggal 13 agustus 2020 pukul 10.00 WIB

lintasan komersil dengan membutuhkan jarak tempuh 86 mil laut yang dilayani oleh 4 unit kapal penyeberangan dengan waktu tempuh \pm 8 jam.

Namun dalam penyelenggaraanya masih sering terjadi ketidakteraturan arus lalu lintas baik pada kendaraan maupun penumpang yang keluar dari pelabuhan maupun masuk ke pelabuhan, pada saat bongkar muat kapal terjadinya pertemuan antar kendaraan yang sedang melakukan bongkar dan muat muatan sehingga menyebabkan *crossing*, yang berdampak menumpuknya kendaraan yang keluar dari area parkir dengan kendaraan yang akan keluar dari kapal.

Sehingga, waktu bongkar menjadi lama dan waktu muat kapal yang menjadi lebih sedikit, selain kegiatan bongkar muat muatan di atas kapal di sekitar dermaga. Dan juga terdapat Kendaraan Pengantar dan Penjemput Penumpang yang Sering memarkirkan kendaraannya di lapangan parkir siap muat sehingga kendaraan tersebut Bergabung dengan kendaraan – kendaraan yang akan menyeberang, hal ini disebabkan kurangnya rambu – rambu petunjuk maupun rambu larangan bagi kendaraan pengantar dan penjemput agar tidak memasuki wilayah parkir siap muat. Sehingga banyak sekali orang maupun kendaraan yang tidak berkepentingan dapat dengan mudah masuk di area pelabuhan. Kondisi Pelabuhan Penyeberangan Likupang saat ini masih belum teratur jika dilihat dari sisi pengaturan dan pengendaliannya, terlihat seperti gambar dibawah ini³;



Gambar 1.1 Parkiran Siap Muat yang Bergabung dengan Angkutan Umum

³ Hasil Dokumentasi Tim PKL Cabang Bajoe Tahun 2020

Gambar 1.1 diatas menunjukkan bahwa keadaan dapat menghambat para pengguna jasa yaitu kendaraan yang akan menyeberang dan itu disebabkan belum adanya penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan.

Berdasarkan uraian dari hasil survey yang dilakukan dan juga dilihat dari kondisi yang ada, maka penulis tertarik untuk mengambil judul penulisan Kertas Kerja Wajib ini, yaitu, **“Evaluasi Sterilisasi Dan Pengaturan Arus Lalu Untuk Meningkatkan Keamanan Dan Kenyamanan Pengguna Jasa Di Pelabuhan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan”**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan gambaran umum pada kondisi di Pelabuhan Bajoe maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Apakah Yang Dimaksud Dengan Sterilisasi Penumpang Dan Kendaraan Di Pelabuhan Penyeberangan?
2. Apakah Pengaturan Manajemen Lalu Lintas Penumpang Dan Kendaraan Di Pelabuhan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan Sudah Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM No 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan Dan Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No 242 Tahun 2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan?
3. Bagaimana Ketersediaan Peralatan Rambu Yang Dibutuhkan Untuk Melakukan Sterilisasi Di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan?

1.3 Tujuan dan Manfaat

1.3.1. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari pembahasan masalah yang diambil adalah sebagai berikut :

1. Upaya Pengaturan Manajemen Lalu Lintas Penumpang Dan Kendaraan Di Pelabuhan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan
2. Untuk Mengetahui Kesesuaian Antara Upaya Pengaturan Manajemen Lalu Lintas Penumpang Dan Kendaraan Di Pelabuhan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan Dengan Peraturan Menteri PM No 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan Dan Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No 242 Tahun 2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan
3. Untuk Menganalisis Ketersediaan Peralatan Rambu Yang Dibutuhkan Untuk Melakukan Sterilisasi Di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan

1.3.2 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi Taruna dalam pembuatan KKW untuk mengaplikasikan ilmu yang selama ini telah diperoleh dalam mengikuti Pendidikan Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan dan merupakan salah satu untuk menyelesaikan Program Diploma III LLASDP.
2. Bagi Instansi pengelola dapat dijadikan sebagai evaluasi agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik untuk para pengguna jasa di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe.
3. Bagi masyarakat pengguna jasa dapat memperoleh kenyamanan dan ketertiban di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe.

1.4 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup permasalahan agar pokok permasalahan tidak terlepas dari tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) maka perlu adanya pembatasan mengenai ruang lingkup permasalahan sebagai berikut:

1. Penelitian dibatasi dalam peninjauan sistem Sterilisasi dan Pengaturan Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan
2. Ruang lingkup penelitian ini berpusat di PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bajoe
3. Menyesuaikan antara kondisi eksisting tentang sistem Sterilisasi dan Pengaturan Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan dengan peraturan menteri perhubungan PM No 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan Dan Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No 242 Tahun 2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

1.5 Keaslian Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan penelitian terdahulu sebagai pembanding penelitian penulis sekarang, tujuannya agar hasil penelitian terjaga keasliannya dan dapat dipertanggung jawabkan secara akademis. Untuk itu digunakan metode yang sama untuk membahas Sterilisasi dan Pengaturan Arus Lalu Lintas

Tabel 1.1 Perbedaan Kertas Kerja Wajib⁴

No	Peneliti	Penemuan	Kebaharuan
1.	Strerilisasi Dan Evaluasi Manajemen Lalu Lintas Di Pelabuhan Penyeberangan Marampa Kabupaten Manokwari Papua Barat (Radinal Ihsan,STTD,2019)	Strerilisasi Dan Evaluasi Manajemen Lalu Lintas yang dianalisa berada di Pelabuhan Penyeberangan Marampa Kabupaten Manokwari Papua Barat	Manajemen lalu lintas dan sterilisasi yang evaluasi berada di Pelabuhan Penyeberangan Marampa Kabupaten Manokwari Papua Barat
2.	Evaluasi Manajemen Lalu Lintas Dan Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan Rasau Jaya Kabupaten Kubu Raya Provinsi Kalimantan Barat (Muhamad Zahri,STTD,2018)	Manajemen lalu lintas dan sterilisasi yang dianalisa pada Pelabuhan Penyeberangan Rasau Jaya Kabupaten Kubu Raya Provinsi Kalimantan Barat	Manajemen lalu lintas dan sterilisasi yang di Evaluasi yaitu Pelabuhan Penyeberangan Rasau Jaya Kabupaten Kubu Raya Provinsi Kalimantan Barat
3.	Pengaturan Pola Arus Lalu Lintas dan Penetapan Sistem Zona Kendaraan Dan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Pamatata Kabupaten Kepulauan Selayar Provinsi Sulawesi Selatan (Alridzan Octo Pribadi,STTD,2016)	Pengaturan Pola Arus Lalu Lintas dan Penetapan Sistem Zona Kendaraan Dan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Pamatata Kabupaten Kepulauan Selayar Provinsi Sulawesi Selatan	Penerapan Sistem Zona dan Pengaturan Arus Lalu Lintas Kendaraan Dan Penumpang Di Pelabuhan Penyeberangan Pamatata Kabupaten Kepulauan Selayar Provinsi Sulawesi Selatan

⁴ Perpustakaan Politeknik Transportasi SDP Palembang Tahun 2019

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

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

1. Undang – undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran⁵
 - a. Pasal 1 ayat 16

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

1. Menurut jenisnya
 - a. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum
 - b. Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu
2. Menurut kegiatannya
 - a. Pelabuhan laut adalah pelabuhan umum yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
 - b. Pelabuhan penyeberangan adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan penyeberangan.

⁵ Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

- c. Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan sungai dan danau.
 - d. 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.
- b. 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.

2. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan⁶.

- a. Pasal 1 Ayat 5

Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan disungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.

3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas⁷

- a. Pasal 1 Ayat (1): Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka,

⁶ Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan

⁷ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas

kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.

- b. Pasal 3, Rambu Lalu Lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas:
 - a. rambu peringatan;
 - b. rambu larangan;
 - c. rambu perintah; dan
 - d. rambu petunjuk.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan⁸.
 1. Pasal 2 ayat (1): Setiap pelabuhan penyeberangan wajib dikelola dengan aman, nyaman, tertib dan lancar.
 2. Pasal 2 ayat (2): Untuk mewujudkan pelabuhan penyeberangan yang aman, nyaman, tertib dilakukan pengaturan dan pengendalian baik penumpang maupun kendaraan dengan melaksanakan sterilisasi pelabuhan penyeberangan.
 3. Pasal 3 ayat (1): Sterilisasi pelabuhan penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (2), dilakukan melalui sistem zonasi.
 - a. Pasal 3 ayat 2.

Sistem zona dimaksud ayat 1 meliputi:

 - 1) Zonasi A untuk orang
 - 2) Zonasi B untuk kendaraan; dan
 - 3) Zonasi untuk fasilitas vital
 - b. Pasal 3 ayat 3

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

 - 1) Zona A1 untuk penempatan loket dan parkir kendaraan dan hanya di peruntukkan bagi pengantar/penerima penumpang (dari pint gerbang Pelabuhan sampai loket)

⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan

- 2) Zona A2 untuk ruang tunggu penumpang dan hanya diperuntukkan bagi calon penumpang
- 3) Zona A3 untuk tiket penumpang dan hanya diperuntukkan bagi orang yang akan menyeberang.

c. Pasal 3 ayat 4

Zonasi B sebagaimana dimaksud pada ayat 2 huruf b meliputi:

- 4) Zona B1 merupakan area pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi kendaraan;
- 5) Zona B2 merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket);
- 6) Zona B3 merupakan area muat kendaraan siap masuk kapal.

d. 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:

- 1) Bunker
- 2) Rumah moveble bridge
- 3) Hidran air
- 4) Gardu listrik/genset
- 5) Tempat bolder

e. Pasal 3 ayat 6

Sistem zonasi sebagaimana dimaksud pada ayat 2 diusulkan oleh operator pelabuhan penyeberangan setelah mendapatkan rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan Penyeberangan.

f. Pasal 4

1. Operator pelabuhan penyeberangan wajib melakukan sterilisasi terhadap zona sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.

2. Operator pelabuhan penyeberangan wajib menjaga lingkungan.
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan pasal (1)⁹
 - 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.
 6. Menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan¹⁰:
 - a. Pasal 1 ayat 2

Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan dan di lintasan.
 - b. Pasal 1 ayat 18

Operator Pelabuhan adalah Badan Usaha Pelabuhan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan yang mengusahakan jasa pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.
 - c. Pasal 2 ayat 1

Manajemen lalu lintas penyeberangan terdiri atas:
 - a. manajemen lalu lintas penyeberangan di pelabuhan;
 - b. manajemen lalu lintas penyeberangan di lintasan.

⁹ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan

¹⁰ Menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

d. Pasal 3 ayat (2)

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

- 1) lalu lintas kendaraan beserta muatannya;
- 2) lalu lintas orang.

2.2 Landasan Teori

1. Definisi Transportasi

Fidel Miro¹¹ dalam buku yang berjudul *Perencanaan Transportasi*, “Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu”.

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

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

2. Pelabuhan

Bambang Triatmodjo¹² dalam buku yang berjudul *Perencanaan Pelabuhan*, Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya.

¹¹ Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi*, 2010, Jakarta: Erlangga, hlm. 8

¹² Bambang Triatmodjo, *Perencanaan Pelabuhan*, 2010, Jakarta: Beta Offset, hlm. 27

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 :

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

Adapun sasaran pokok diselenggarakannya kegiatan pelabuhan antara lain:

- a. Lancar Arus Muatan

Kelancaran arus muatan dipengaruhi oleh:

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

- b. Lancar Arus Kapal

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

3. Kapal Penyeberangan

Iskandar Abu Bakar dkk¹³ mengatakan bahwa sebagai salah satu transportasi penyeberangan yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik tersendiri. Kapal Penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga) :

- 1) Kapal Penyeberangan yang memuat Penumpang (*Passenger*).
- 2) Kapal Penyeberangan yang memuat Kendaraan (*Ro-ro*).
- 3) Kapal Penyeberangan yang memuat penumpang dan kendaraan (*Ro-pax*)

4. Dermaga

Bambang Triadmojo¹⁴ dalam buku yang berjudul Perencanaan Pelabuhan, Dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaik – turunkan penumpang.

5. Menurut KBBI¹⁵

Zonasi adalah pembagian atau pemecahan suatu areal menjadi beberapa bagian, sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaan.

6. Pola Lalu Lintas Angkutan penyeberangan

Iskandar Abu Bakar dkk dalam buku Transportasi Penyeberangan¹⁶, 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 ke pelabuhan.
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

¹³ Iskandar Abu Bakar dkk, *Transportasi Penyeberangan*, 2013, Jakarta: Rajawali Pers, hlm 14

¹⁴ Bambang Triatmodjo, *Perencanaan Pelabuhan*, 2010, Jakarta: Beta Offset, hlm 22

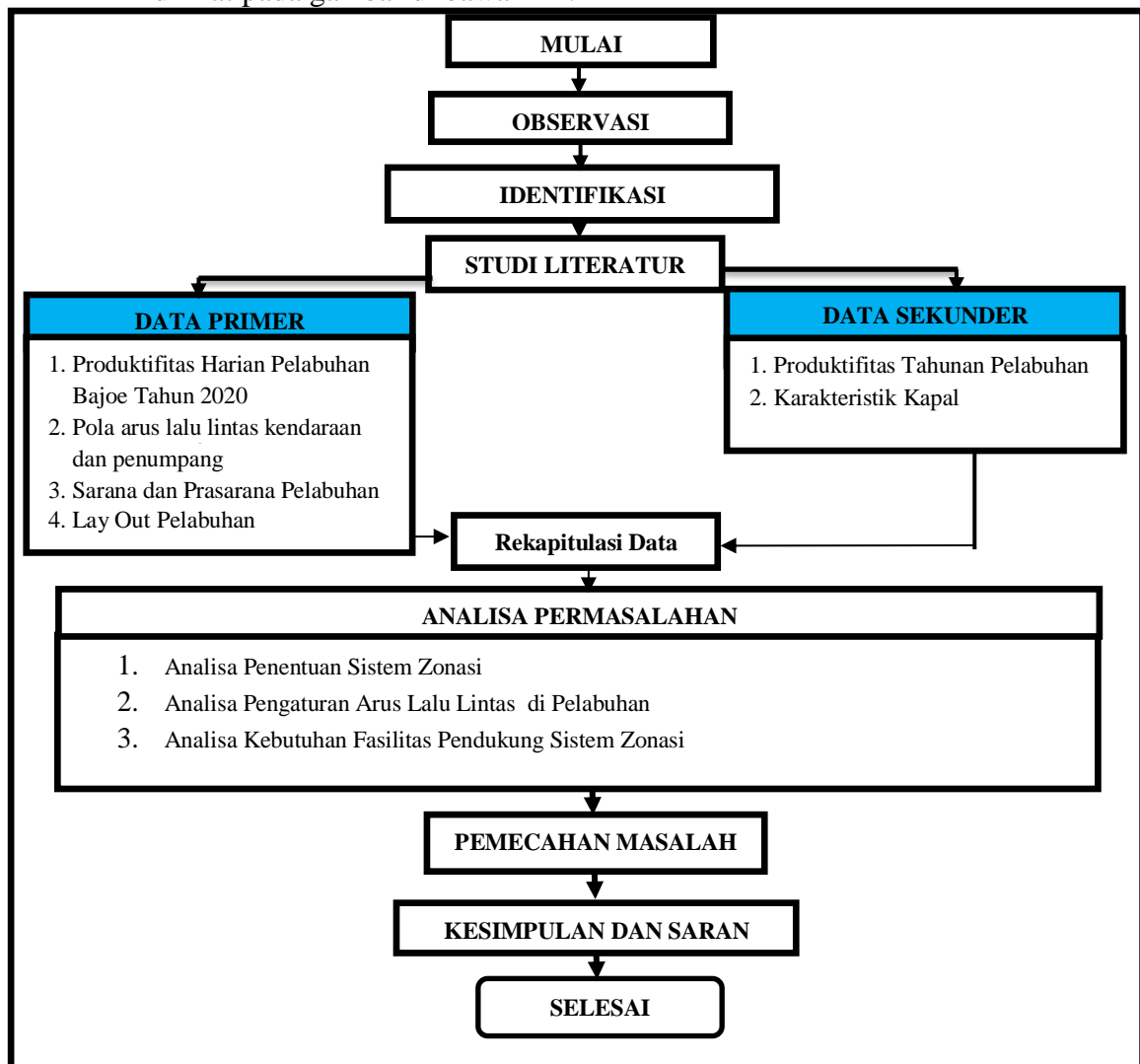
¹⁵ <https://kbbi.web.id>. Zonasi. Selasa, 11 Agustus 2020

¹⁶ Iskandar Abu Bakar dkk, *Transportasi Penyeberangan*, 2013, Jakarta: Rajawali Pers, hlm 18-19

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Alur Pikir

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



Gambar 3.1 Bagan Alur Pemikiran

3.2 Metode Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, metode dan teknik yang digunakan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah dengan menggunakan metode antara lain :

3.2.1 Data Primer

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

1. Metode Survei

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 yang akurat

a) Produktivitas Harian

Menghitung produktivitas pelabuhan per hari, survei ini dilakukan selama 15 hari mulai tanggal 11 – 25 Maret 2020 (Sebelum *Covid-19*), tanggal 01 – 15 Mei 2020 (Saat *Covid-19*), tanggal 06 – 20 Juni 2020 (*New Normal*).

b) Layout Pelabuhan

Membuat Layout Pelabuhan menggunakan Sketchup.

c) Dokumentasi Kondisi Sarana dan Prasarana Pelabuhan

Mendokumentasikan Sarana dan Prasarana yang ada dipelabuhan .

2. Metode Observasi

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

Data yang didapat dari metode observasi yaitu:

- a. Layout Pelabuhan Bajoe
- b. Pola arus lalu lintas eksisting
- c. Dan data pendukung berupa foto dokumentasi sarana dan prasarana Pelabuhan

3.2.2 Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang bukan diusahakan sendiri pengumpulannya oleh peneliti. Cara yang digunakan untuk mengumpulkan data sekunder antara lain:

1. Metode Kepustakaan (Literatur)

Yaitu dengan mempelajari teori dan literatur dan modul perkuliahan yang ada di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang serta dasar – dasar hukum yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti sebagai landasan teori dalam menganalisa maupun memecahkan permasalahan.

2. Metode Institusional

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

- a. BPTD Wil. XIX Sulselbar
- b. Badan Pusat Statistik Kabupaten Bone
- c. Kantor PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe

Tabel 3.1 Jenis Data dari Instansi/Kantor Terkait¹⁷

No	Nama Instansi / Kantor Terkait	Jenis Data Yang di Dapat
1	BPS Kabupaten Bone	Bone dalam Angka
2	Kantor ASDP cabang Bajoe	<ul style="list-style-type: none"> • Spesifikasi Kapal • Produktifitas Tahunan penumpang dan Kendaraan

3.3 Analisis Data

3.3.1 Analisa Zonasi Pelabuhan Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan

Dengan menetapkan batas wilayah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Darat Nomor 29 Tahun 2016 tentang sterilisasi pelabuhan sebagai pedoman pemecahan masalah.

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

¹⁷ Rekapitulasi Data Sekunder Tim PKL Bajoe Tahun 2020

3. Zonasi C untuk Fasilitas Vital.

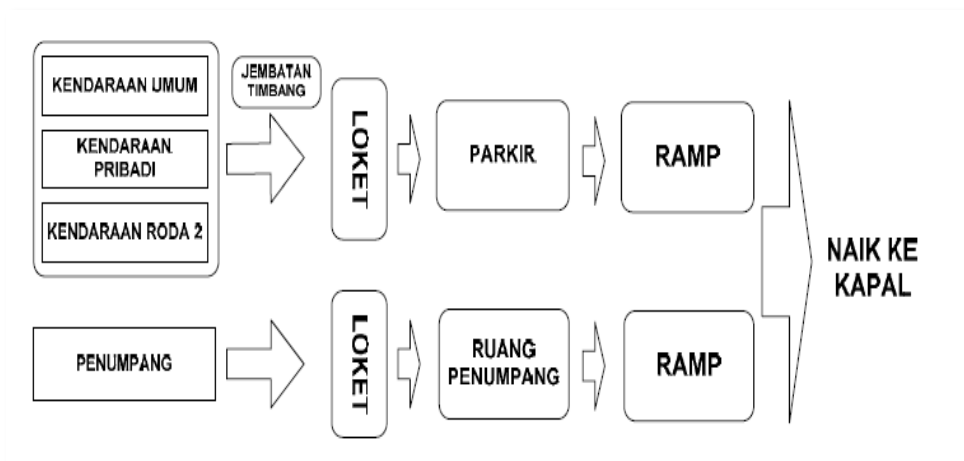
Zona C sebagaimana dimaksud merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas, antara lain:

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

3.3.2 Analisa Manajemen Lalu Lintas Pada Pelabuhan Penyeberangan Bajoe

Dengan mendapatkan kondisi pola arus penumpang dan kendaraan yang ada di pelabuhan penyeberangan Bajoe. Kondisi tersebut akan disesuaikan dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang pedoman teknis manajemen lalu lintas penyeberangan

Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang naik ke kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010¹⁸ yaitu :



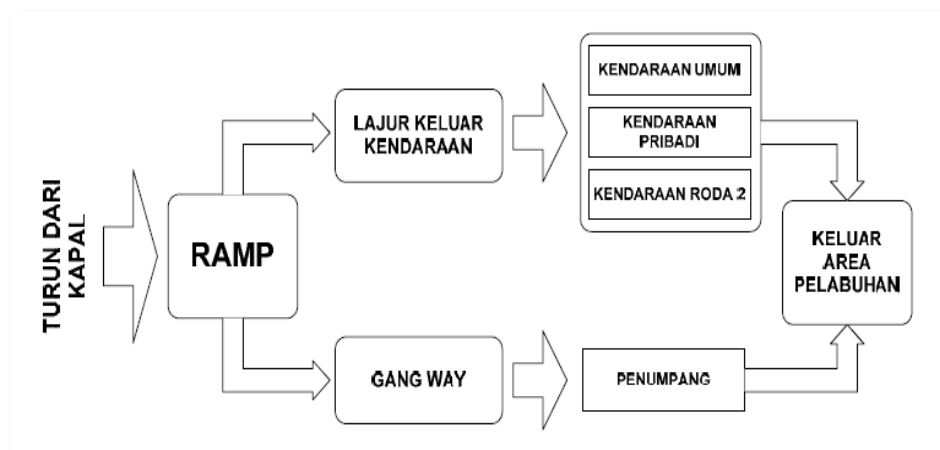
Gambar 3.2 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Naik Ke Kapal

¹⁸ SK.242/Hk.104/DRJD2010 Tentang pedoman teknis manajemen lalu lintas penyeberangan

Dari gambar 3.2 diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat turun dari kapal. Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut:

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

Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang turan dari kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010¹⁹yaitu :



Gambar 3.3 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun Ke Kapal

Dari gambar 3.3 diatas, urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat naik ke kapal. Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut:

- a) Kendaraan masuk pintu pelabuhan melalui loket kendaraan masuk yang telah ditentukan.

¹⁹ SK.242/Hk.104/DRJD2010 Tentang pedoman teknis manajemen lalu lintas penyeberangan

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

3.3.3 Perlengkapan Pendukung Sistem Zona

Pengadaan rambu darat untuk mendukung Sistem zona serta kelancaran kegiatan pengoperasian di pelabuhan penyeberangan Bira berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 13 tahun 2014 tentang rambu lalu lintas. Diantaranya sebagai berikut:

1. Rambu peringatan

Rambu peringatan digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.



Gambar 3.4 Contoh Rambu Peringatan

2. Rambu larangan

Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh Pengguna jalan.



Gambar 3.5 Contoh Rambu Larangan

3. Rambu perintah

Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.



Gambar 3.6 Contoh Rambu Perintah

4. Rambu petunjuk

Rambu petunjuk digunakan untuk memandu Pengguna Jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada Pengguna Jalan.



Gambar 3.7 Contoh Rambu Petunjuk

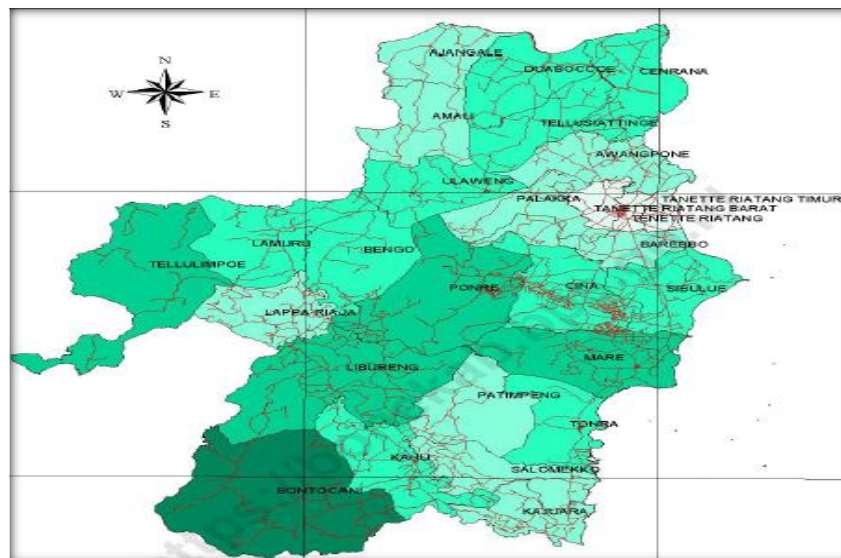
BAB IV

OBYEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Kondisi Geografis

Secara letak suatu daerah berdasarkan posisi garis lintang dan garis bujurnya, Kabupaten Bone terletak pada posisi 4⁰13' Lintang Utara dan 5⁰06' Lintang Selatan, serta 119⁰42' Bujur Timur dan 120⁰40' Bujur Timur. Kabupaten Bone adalah salah satu kabupaten di pesisir timur Provinsi Sulawesi Selatan yang berjarak 174 km dari kota Makassar. Bone merupakan kabupaten terluas ketiga yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan dengan jumlah kecamatan sebanyak 27 kecamatan. Luas wilayah Kabupaten Bone adalah 4.559 km² dengan luas wilayah terluas berada di kecamatan Bontocani dan luas wilayah terkecil berada di Kecamatan Tanete Riattang. Adapun pembagian luas wilayah Kabupaten Bone dapat dilihat pada Peta Administratif Kabupaten Bone berikut :



Gambar 4.1 Peta Administratif Kabupaten Bone²⁰

²⁰ BPS Kabupaten Bone Tahun 2019

Dari gambar 4.1 diatas dapat diketahui batas – batas administratif Kabupaten Bone yaitu berbatasan langsung dengan :

1. Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Wajo dan Soppeng
2. Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Sinjai dan Gowa
3. Sebelah timur berbatasan dengan teluk Bone
4. Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Maros, Pengkep dan Barru.

1. Luas Wilayah

Kabupaten Bone mempunyai luas wilayahnya sekitar 4.559 km² atau 9,78 persen dari luas Provinsi Sulawesi Selatan. Wilayah yang besar ini terbagi menjadi 27 kecamatan dan 372 desa/kelurahan. Ibu kota Kabupaten Bone adalah Watampone.

2. Produksi Pertanian dan Perkebunan di Kabupaten Bone.

a. Pertanian

Dalam sub sektor ini masyarakat Kabupaten Bone memproduksi padi, jagung, kedelai, kacang tanah, ubi kayu, ubi jalar dan kedelai. Berikut tabel produksi pertanian di Kabupaten Bone.

Tabel 4.1 Hasil Pertanian di Kabupaten Bone Tahun 2019²¹

Jenis Produksi	Produksi (Ton)
Padi	1203585
Jagung	424445
Ubi Kayu	2958
Ubi Jalar	4919
Kacang Tanah	1969
Kacang Hijau	704
Kedelai	12958
Jumlah	1651538

²¹ BPS Kabupaten Bone Dalam Angka Tahun 2019

Berdasarkan table 4.1 diatas hasil pertanian terbesar di Kabupaten Bone yaitu padi sebanyak 1.203.585 Ton dan terkecil kacang hijau yaitu 704 Ton.

b. Perkebunan

Untuk di sub sektor perkebunan Kabupaten Bone memiliki perkebunan rakyat yang mendominasi di kakao, kelapa, kemiri, aren, jambu mente, dan cengkeh. Berikut tabel mengenai luas dan produksi pada perkebunan rakyat kabupaten bone.

Tabel 4.2 Hasil Perkebunan di Kabupaten Bone Tahun 2019²²

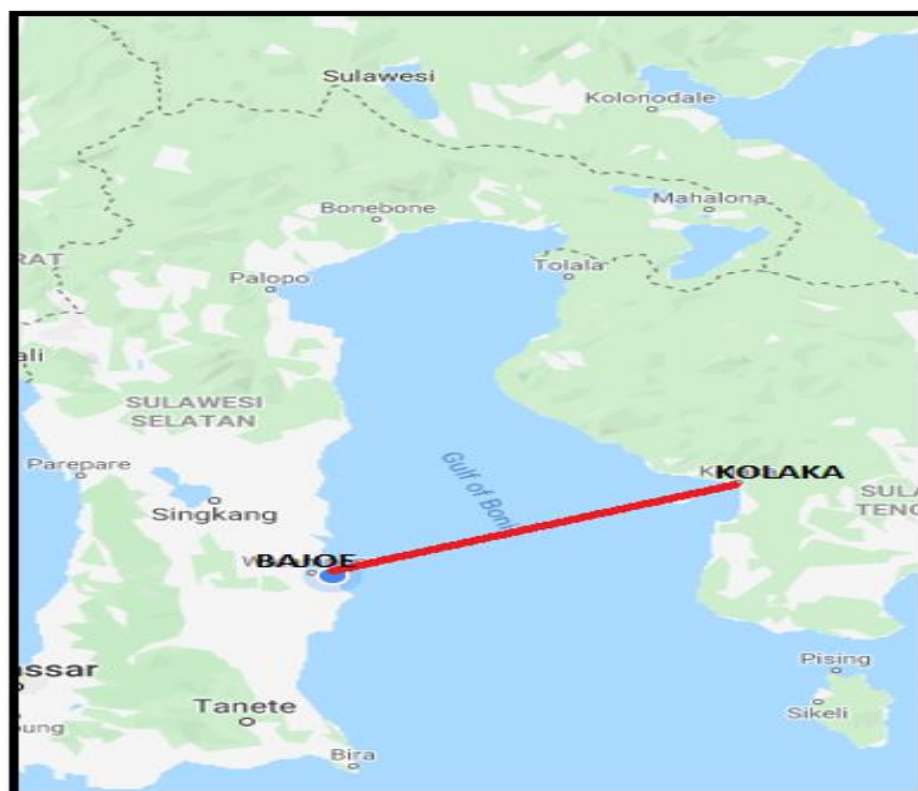
Jenis Produksi	Produksi (ton)
Cengkeh	9236
Kelapa	15111
Kopi	1022
Lada	817
Kakao	28325
Kemiri	9186
Jumlah	63697

Berdasarkan table 4.2 diatas hasil perkebunan terbesar Kabupaten Bone yaitu kakao sebanyak 28325 ton dan terkecil lada sebanyak 817 ton.

²² BPS Kabupaten Bone Dalam Angka Tahun 2019

4.2 Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Bajoe merupakan Pelabuhan Penyeberangan yang melayani lintasan Bajoe – Kolaka dan Pelabuhan ini juga Pelabuhan yang menghubungkan 2 Provinsi yaitu Provinsi Sulawesi Selatan dan Provinsi Sulawesi Tenggara. Berikut peta lintasan Bajoe – Kolaka yang menghubungkan Provinsi Sulawesi Selatan dengan Provinsi Sulawesi Tenggara :



Gambar 4.2 Peta Lintasan Bajoe – Kolaka²³

²³ <https://www.google.com/maps/place/Sulawesi+Selatan> pada tanggal 14 agustus 2020 pukul 14.00 WIB

4.3 Sarana Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan

Sarana yang digunakan pada lintas Penyeberangan Bajoe – Kolaka saat ini adalah kapal penyeberangan jenis ro-ro dengan jarak 80 mil dan waktu tempuh 8 jam, berikut adalah gambar dari salah satu kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe.



Gambar 4.3 Kapal yang Beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe Saat PKL²⁴

Gambar 4.3 diatas adalah kapal yang beroperasi di lintas penyeberangan Bajoe – Kolaka pada saat survei, adapun kapal yang melayani penyeberangan lintas Bajoe – Kolaka berjumlah 7 armada yang mana 7 kapal tersebut di miliki oleh perusahaan – perusahaan pelayaran swasta.

²⁴ Dokumentasi Tim PKL Bajoe Tahun 2020

Berikut nama kapal yang beroperasi di lintas Penyeberangan Bajoe – Kolaka :

Tabel 4.3 Kapal Penyeberangan Yang Beroperasi Pada Lintasan Penyeberangan Bajoe – Kolaka²⁵

NAMA KAPAL	KOTA BUMI	MISHIMA	RAJA DILAUT	KOTA MUNA	MANDALA NUSANTARA	FAIS	PERMATA NUSANTARA
PEMILIK	PT. JULI RAHAYU	PT. JEMLA FERRY	PT. JULI RAHAYU	PT. JULI RAHAYU	PT. JEMBATAN NUSANTARA	PT. AFTA TRANS MANDIRI	PT. JEMBATAN NUSANTARA
THN PEMBUATAN	1968	1982	1993	1983	1992	1980	1981
GALANGAN	PT.DUMAS	TAIHEI KOGYA	MITSHUBISI H.I	JEPANG	WAKAMATSU	FUJIWARA SHPYD	WAKAMATSU
TYPE KAPAL	RO-RO	RO-RO	RO-RO	RO-RO	RO-RO	RO-RO	RO-RO
UKURAN UTAMA :							
1.PANJANG SELURUH	71,57 M	56,65 M	59,63 M	57.35 M	56,15 M	63,41 M	62,06 M
2.PANJANG (LBP)	66,05 M	52,50 M	55,00 M	53.00 M	52,50 M	54,95 M	57,57 M
3.LEBAR (B)	12,42 M	13,10 M	12,80 M	13.20 M	13,10 M	12,8 M	13,46 M
4.DALAM (D)	4,90 M	3,80 M	3,80 M	4.00 M	3,80 M	4 M	4,60 M
5.SARAT AIR (d)	3,99 M	3,65 M	2,96 M	2.90 M	2,69 M	3,20 M	3,6 M
6.GRT / NT	1.172 GT	1.080 GT	937 GT	686 GT	725 GT	745 GT	970 GT
KAPASITAS MUAT							
1.PENUMPANG	361 ORANG	282 ORANG	361 ORANG	330 ORANG	293 ORANG	321 ORANG	256
2.KENDARAAN (CAMPURAN)	37 UNIT	30 UNIT	25 UNIT	25 UNIT	16 UNIT	22 UNIT	25 UNIT
3.ABK	23 ORANG	22 ORANG	24 ORANG	18 ORANG	22 ORANG	19 ORANG	21 ORANG

²⁵ Data PT. ASDP Indonesia ferry (persero) cabang Bajoe Tahun 2020

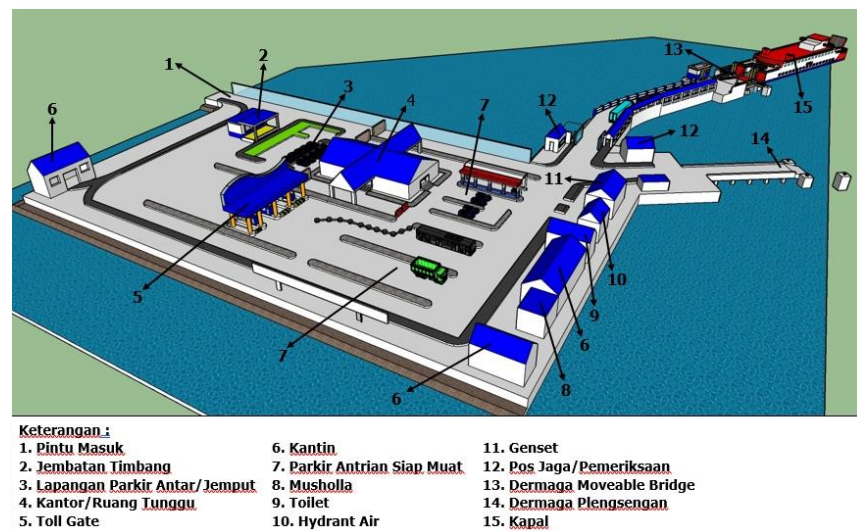
Dari Tabel 4.1 di atas dapat diketahui bahwa kapal yang berdimensi terbesar adalah KMP. Fais dengan GT 1.376 serta kapasitas penumpang berjumlah 395 penumpang dan 30 unit kendaraan campuran. Sedangkan kapal terkecil adalah KMP. Merak dengan GT 692 serta kapasitas penumpang berjumlah 365 penumpang dan 17 unit kendaraan campuran.

4.4 Prasarana Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan

Faktor penunjang dalam kegiatan pelayaran adalah tersedianya prasarana. Faktor-faktor tersebut meliputi, antara lain :

1. Pelabuhan Penyeberangan

Adapun *lay out* yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Bajoe dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 4.4 Layout Pelabuhan Penyeberangan Bajoe²⁶

Fasilitas yang telah tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe adalah sebagai berikut :

²⁶ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020

Tabel 4.4 Kondisi Fisik Pelabuhan Penyeberangan Bajoe²⁷

NO	JENIS	INVENTARIS (m)		LUAS (M ²)
		PANJANG	LEBAR	
1	Toll Gate / Tket Kendaraan	30,5	9,8	298,9
2	Ruang Tunggu	24,5	18	441
3	Areal Parkir	26,5	31,9	845,35
4	Jembatan Timbang	9	4	36
5	Masjid	16,5	7,2	118,8
6	Kantor Administrasi	30	11,02	330,6
7	Cause Way / Trestel	933	9,5	8863,5
8	Toilet	5	4	20
9	Rumah Genset	4,8	3,17	15,2
10	Rumah Hydrant	6	4	24
11	Kantin	24	10	240

4.5 Instansi Pembina Transportasi

Pelabuhan Penyeberangan Bajoe di kelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yakni PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe dibawah pengawasan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (OPP) Pagimana pada Wilayah Kerja Lintasan Penyeberangan Bajoe – Kolaka.

- a. Tugas Pokok dan Fungsi PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bajoe
PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe memiliki Tugas dan Fungsi sebagai berikut:

1) Tugas

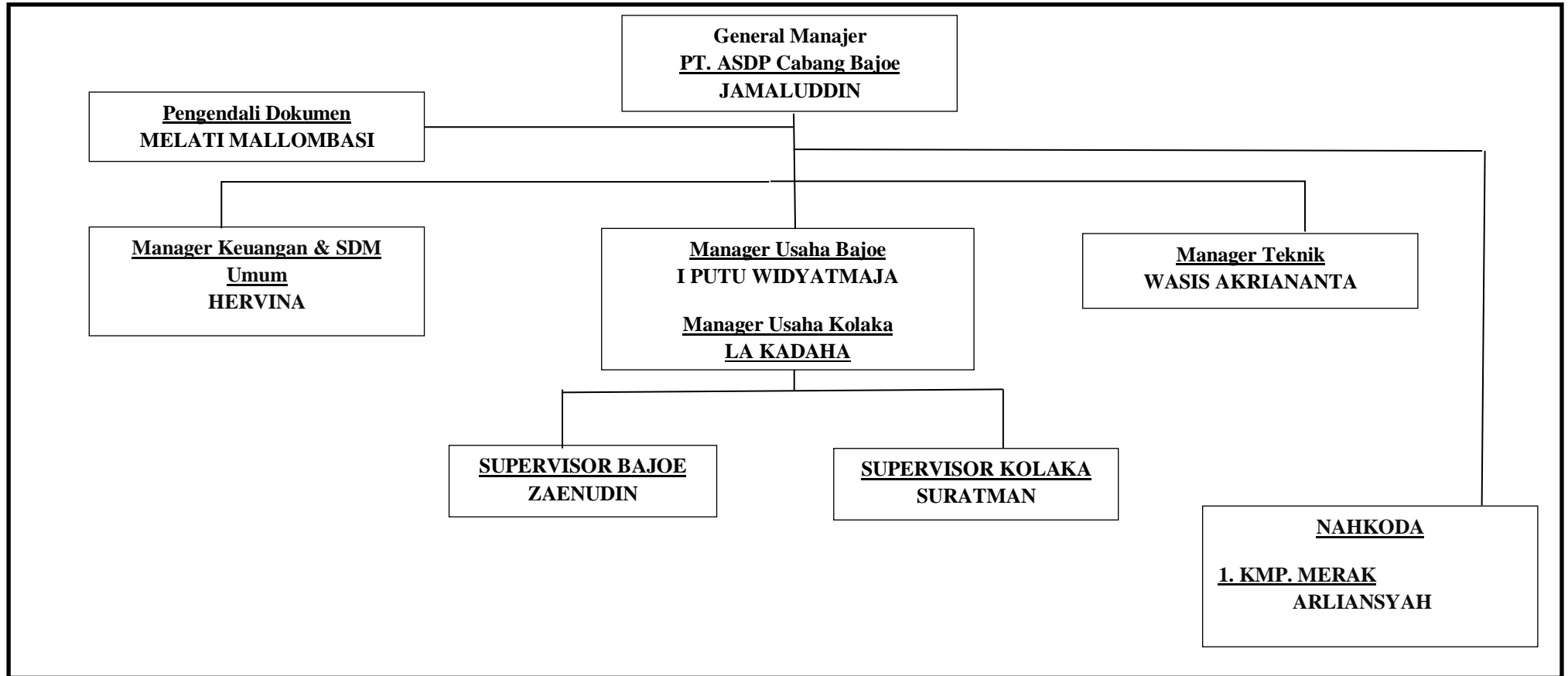
Menyelenggarakan usaha jasa angkutan penyeberangan, jasa angkutan laut, jasa kepelabuhanan, jasa fasilitas terminal dan peralatan Pelabuhan penyeberangan dan usaha-usaha lain yang menunjang kegiatan tersebut serta melaksanakan kebijakan program pemerintah dibidang ekonomi dan pembangunan.

²⁷ Hasil Survey Tim PKL Bajoe Tahun 2020

2) Fungsi

- a) Pengusaha jasa kepelabuhanan ASDP dan angkutan laut berjadwal untuk penumpang, kendaraan, barang dan hewan.
- b) Pengusaha jasa charter kapal.
- c) Penyediaan dan pengusahaan jasa terminal, dermaga dan fasilitas lainnya untuk kegiatan tambat kapal, naik turun penumpang dan kendaraan serta bongkar muat barang dan hewan.
- d) Penyediaan dan pengusahaan kolam Pelabuhan dan perairan Pelabuhan untuk menunjang kelancaran lalu lintas dan berlabuhnya kapal-kapal.
- e) Penyediaan Tenaga listrik, air bersih, bahan bakar minyak, instalasi limbah dan fasilitas lainnya untuk menunjang keperluan operasional kapal.
- f) Penyediaan dan pemanfaatan tanah/lahan untuk berbagai bangunan, lahan parkir dan lapangan yang berhubungan dengan kepentingan dan kelancaran angkutan/Pelabuhan.
- g) Mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya yang telah dimiliki.

b. Struktur Organisasi

Gambar 4.5 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Bajoe Tahun 2020²⁸²⁸ PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Bajoe Tahun 2020

c. Tugas Pokok dan Fungsi

Adapun uraian singkat mengenai pembagian tugas dan fungsi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe adalah sebagai berikut :

1) Kepala Cabang (General Manager)

Membantu Direksi dan memimpin Cabang dalam pengelolaan dan pengembangan kepengusahaan jasa kepelabuhanan dan penyeberangan di Cabang.

2) Manajer Keuangan, SDM dan Umum

Manajer Keuangan, SDM, dan Umum membantu kelancaran tugas pemimpin cabang dalam pelaksanaan tugas/kegiatan manajemen SDM, ketata-usahaan, perlengkapan, kerumah-tangga dan pelaporan.

3) Manajer Usaha

Manajer Usaha membantu Pemimpin Cabang dan pengelolaan kegiatan usaha Pelabuhan, usaha penyeberangan, aneka usaha dan jasa, pengendalian lalu lintas Pelabuhan dan lalu lintas penyeberangan, keamanan, kebersihan di Cabang.

4) Manajer Teknik

Manajer Teknik membantu Pimpinan Cabang dan bertanggung jawab terhadap tugas-tugas pemeliharaan fasilitas Kapal dan Pelabuhan (bagi cabang yang mengelola pelabuhan)

5) Supervisor

Supervisor merencanakan, melaksanakan, mengendalikan, mengawasi, menganalisa dan mengevaluasi kegiatan usaha dan operasional pelabuhan, ketata-usahaan serta pelaporan.

4.6 Produktifitas Angkutan

1. Produktivitas Tahunan

Produktivitas tahunan pada Pelabuhan Penyeberangan Bajoe - Kolaka diambil selama 5 tahun terakhir.

2. Produktifitas Harian

Produktifitas harian pada Pelabuhan Penyeberangan Bajoe diambil selama 15 hari sebelum *covid-19*.

Berikut Tabel Produktifitas Pada Pelabuhan Penyeberangan Bajoe :

Tabel 4.5 Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan di Lintasan Bajoe - Kolaka 5 Tahun Terakhir²⁹

No	Tahun	Produktivitas													
		PNP		Kendaraan Gol.											
		D	A	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	2015	75062	13472	13	25910	25	5550	3659	5771	6758	1261	9065	1236	226	1
2	2016	84207	16182	0	28185	15	5394	4227	5692	7882	1333	7051	1477	242	0
3	2017	67367	13050	0	26179	34	5011	3764	5582	7200	1081	6040	1280	368	2
4	2018	63215	12708	0	26601	18	5314	4651	5593	7069	1053	6149	1585	414	4
5	2019	112580	29718	0	31513	41	6481	4530	5378	7774	1028	5242	1588	337	0
Jumlah		402431	85130	13	138388	133	27750	20831	28016	36683	5756	33547	7166	1587	7
Rata-Rata		80486	17026	3	2768	27	5550	4166	5603	7337	1151	6709	1433	317	1

²⁹ PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe, Tahun 2020

Tabel 4.6 Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan di Lintasan Bajoe - Kolaka (Sebelum Covid-19)³⁰

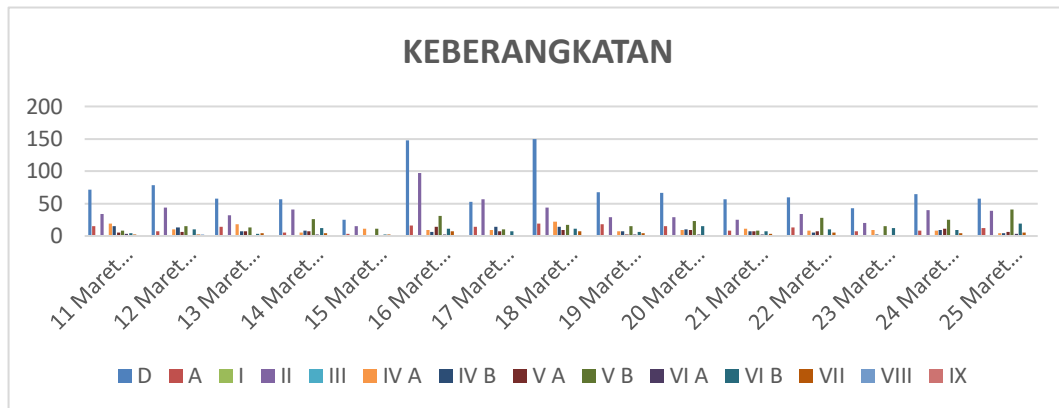
No	Tahun	Keberangkatan													
		PNP		Kendaraan Gol.											
		D	A	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	11 Maret 2020	72	15	-	34	-	19	15	13	28	3	11	2	-	-
2	12 Maret 2020	78	7	-	44	-	14	16	10	33	2	12	2	2	-
3	13 Maret 2020	58	14	-	32	-	18	14	9	31	2	13	4	-	-
4	14 Maret 2020	57	5	-	41	-	20	13	11	30	2	12	4	-	-
5	15 Maret 2020	25	3	-	15	-	16	17	7	29	3	13	2	-	-
6	16 Maret 2020	148	16	-	97	-	11	15	14	31	2	11	7	-	-
7	17 Maret 2020	53	14	-	57	-	16	16	13	28	2	13	2	-	-
8	18 Maret 2020	150	19	-	44	-	22	14	9	27	1	11	7	-	-
9	19 Maret 2020	68	18	-	29	-	15	15	10	30	2	13	4	-	-
10	20 Maret 2020	67	15	-	29	-	18	15	9	31	2	15	1	-	-
11	21 Maret 2020	57	8	-	25	-	19	13	8	27	2	14	3	-	-
12	22 Maret 2020	60	13	-	34	-	21	16	11	28	-	12	5	1	-
13	23 Maret 2020	43	7	-	20	-	22	17	12	22	-	13	1	-	-
14	24 Maret 2020	65	8	-	40	-	17	11	13	25	2	14	4	-	-
15	25 Maret 2020	58	12	-	39	-	19	14	7	27	3	15	5	-	-
Jumlah		1059	174	0	580	0	267	221	156	427	28	192	53	3	0
Rata-Rata		71	12	0	39	0	18	15	10	29	2	13	4	2	0

³⁰ Hasil survey Tim PKL Bajoe Tahun 2020

Tabel 4.7 Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Kendaraan di Lintasan Bajoe – Kolaka (Sebelum Covid-19)³¹

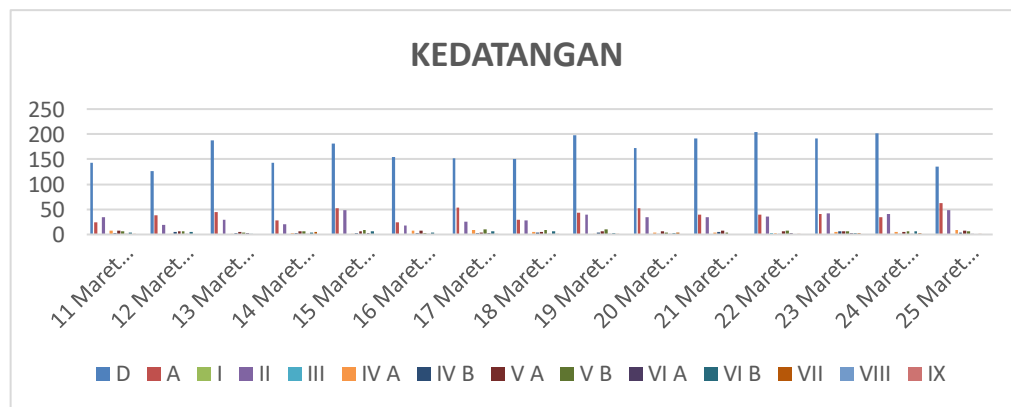
No	Tahun	Kedatangan													
		PNP		Kendaraan Gol.											
		D	A	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	11 Maret 2020	143	24	-	34	-	19	13	12	18	5	12	1	-	-
2	12 Maret 2020	126	38	-	19	-	17	11	9	13	1	12	-	-	-
3	13 Maret 2020	188	45	-	29	-	18	9	7	14	2	13	-	-	-
4	14 Maret 2020	143	28	-	20	-	14	8	12	16	1	9	5	-	-
5	15 Maret 2020	181	52	-	49	-	16	14	7	19	2	9	-	-	-
6	16 Maret 2020	154	24	-	18	-	17	11	8	20	1	14	-	-	-
7	17 Maret 2020	152	53	-	25	-	9	12	8	10	2	12	1	-	-
8	18 Maret 2020	151	29	-	28	-	10	15	8	9	1	15	1	-	-
9	19 Maret 2020	198	44	-	39	-	15	14	9	10	1	13	1	-	-
10	20 Maret 2020	172	52	-	34	-	13	11	7	15	1	12	4	-	-
11	21 Maret 2020	191	40	-	34	-	15	10	8	14	2	11	-	-	-
12	22 Maret 2020	204	40	-	36	2	17	12	9	17	2	7	1	-	-
13	23 Maret 2020	192	41	-	42	-	11	9	11	9	3	12	3	-	-
14	24 Maret 2020	202	34	-	41	-	16	8	12	18	1	7	2	-	-
15	25 Maret 2020	135	63	-	49	-	9	7	8	14	1	14	1	1	-
Jumlah		2532	607	0	497	2	216	164	135	216	26	172	20	1	0
Rata-Rata		169	40	0	33	0	14	11	9	14	2	11	2	1	0

³¹ Hasil survey Tim PKL Bajoe Tahun 2020



Gambar 4.6 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Lintas Bajoe – Kolaka Selama 15 (Lima Belas) Hari (Sebelum *Covid-19*)³²

Dari grafik diatas dapat disimpulkan bahwa, data produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaran di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe kondisi terpadat terjadi pada tanggal 16 Maret 2020.



Gambar 4.7 Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Lintas Bajoe – Kolaka Selama 15 (Lima Belas) Hari (Sebelum *Covid-19*)³³

Dari grafik diatas dapat disimpulkan bahwa, data produktivitas kedatangan penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe kondisi terpadat terjadi pada tanggal 22 Maret 2020.

³² Hasil Pengolahan Ms. Excel Tahun 2020

³³ *Ibid.*

BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

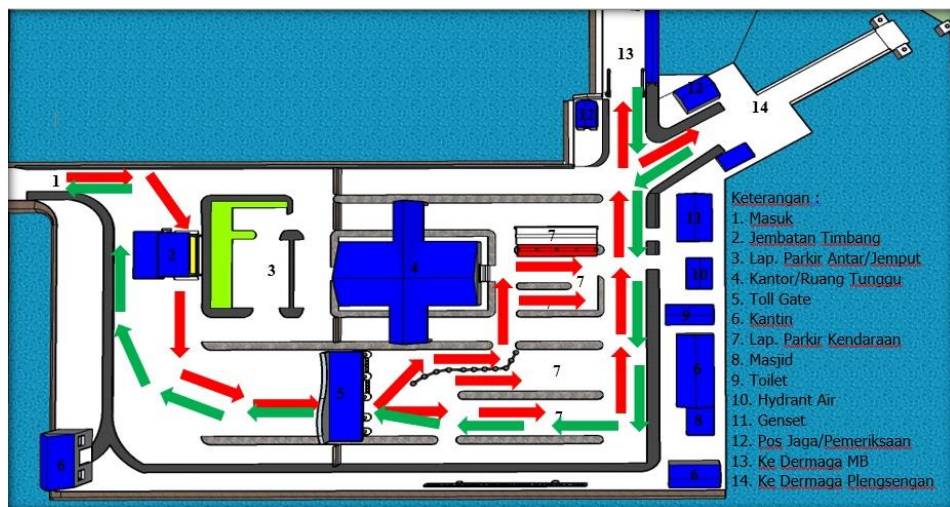
5.1 Analisa Data Hasil Penelitian

Dalam memecahkan masalah yang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan khususnya di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe di lakukan beberapa analisa sebagai berikut :

1. Analisa Pola Arus Lalu lintas
 - a. Kondisi Yang Terjadi Saat Ini (Kondisi *Existing*)

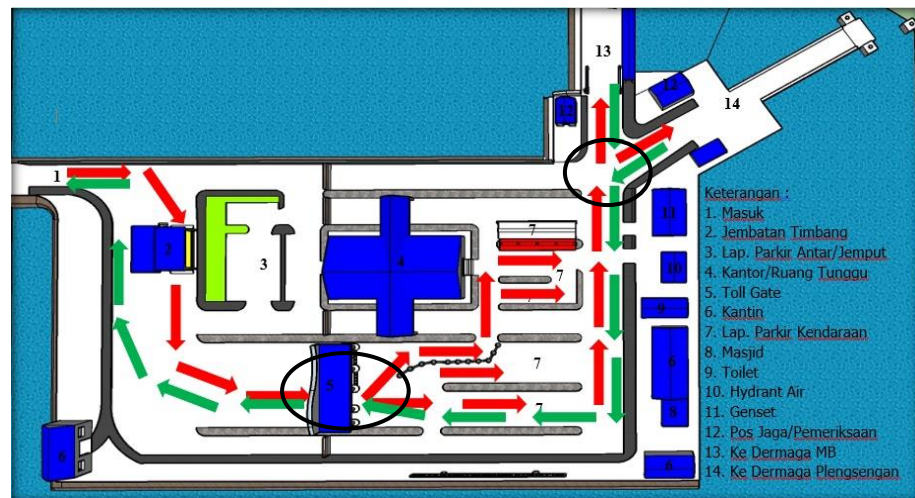
Pola arus lalu lintas yang terjadi saat ini di Pelabuhan

Penyeberangan Bajoe dapat dilihat pada gambar di bawah ini



Gambar 5.1 Kondisi Eksisting Pergerakan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe³⁴

³⁴ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020



Gambar 5.2 Titik Pertemuan Kendaraan³⁵

Kurang teraturnya pola lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe dapat dilihat dari gambar di atas dimana terjadi pertemuan kendaraan pada saat kendaraan akan memasuki dermaga MB dan dermaga Plengsengan yang digunakan kegiatan bongkar muat kapal rakyat.

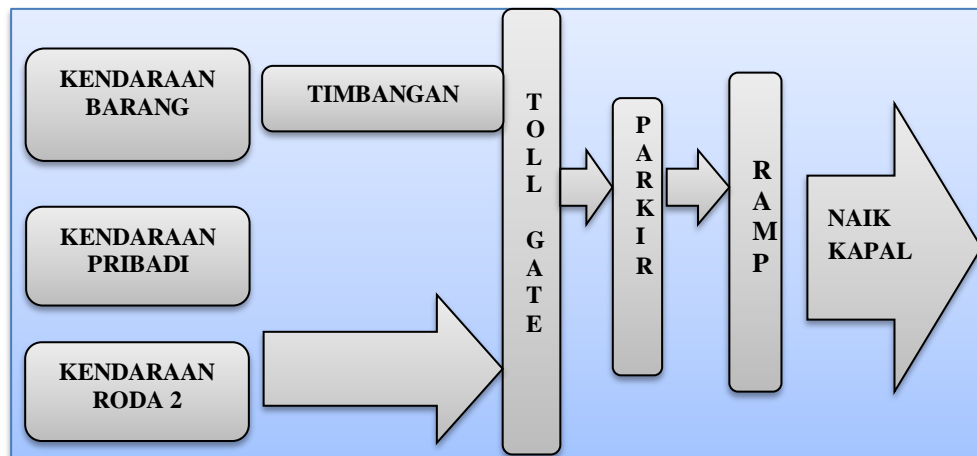
b. Analisa kedatangan kendaraan yang direncanakan

- 1) Semua kendaraan keluar melalui *movable bridge* dengan teratur sesuai dengan instruksi operator kapal
- 2) Kendaraan langsung menuju jalan keluar area pelabuhan.

³⁵ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020

c. Analisa keberangkatan kendaraan yang direncanakan

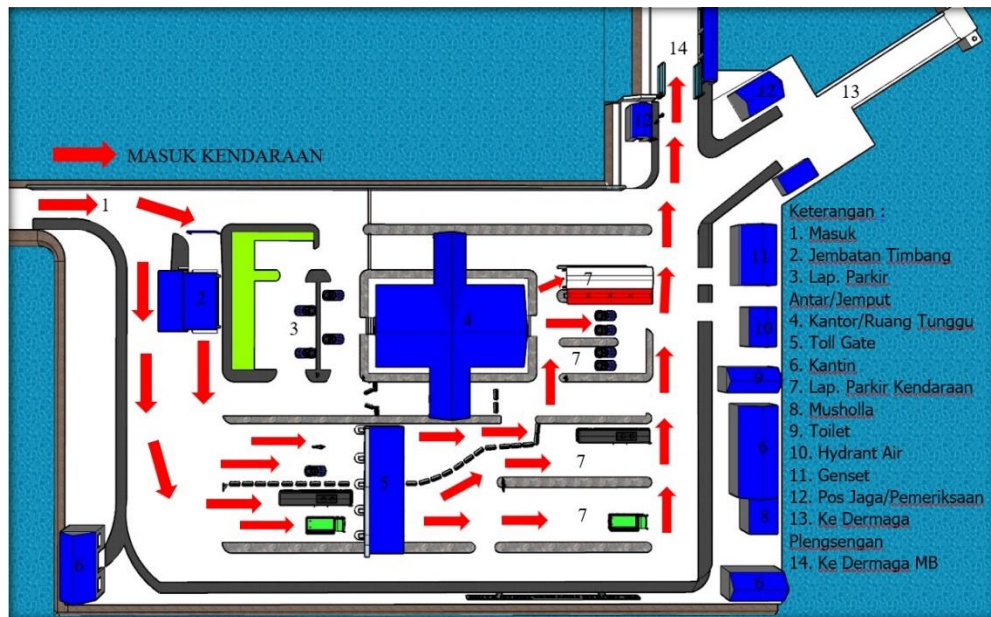
- 1) Semua jenis kendaraan masuk melalui gerbang utama pelabuhan menuju loket kendaraan
- 2) Semua kendaraan masuk tempat parkir antrian kendaraan masuk ke kapal (zona B)
- 3) Kendaraan masuk ke parkir kendaraan siap muat sesuai dengan instruksi operator pelabuhan dan operator kapal (zona C)
- 4) Kendaraan masuk kapal melalui dermaga dengan teratur sesuai instruksi operator kapal (zona



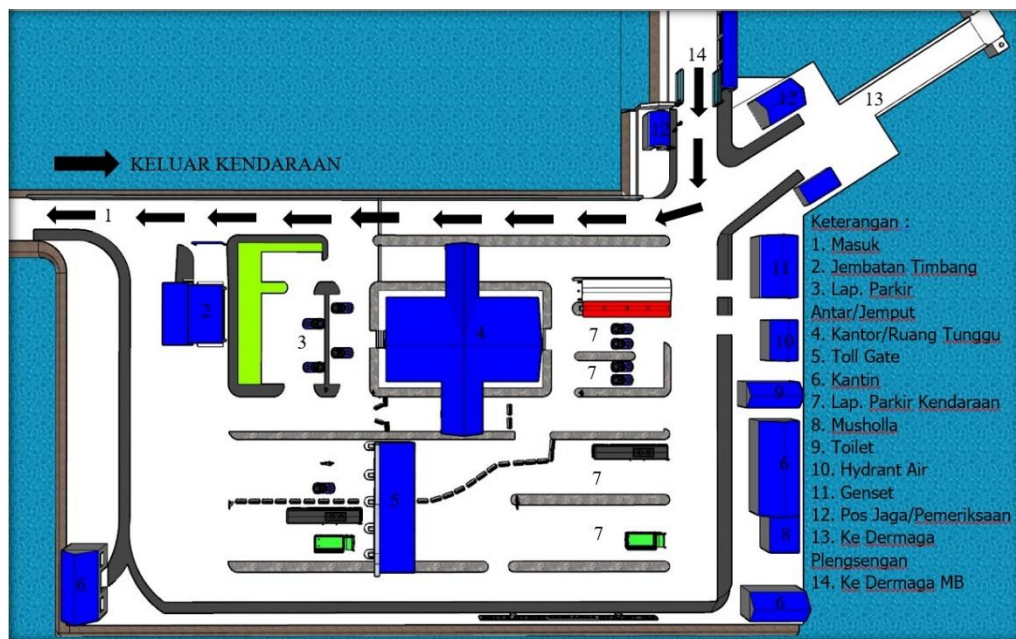
Gambar 5.3 Skema Pola Keberangkatan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe³⁶

Dari analisa yang telah dilakukan berdasarkan SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Pelabuhan Penyeberangan mengenai kedatangan dan keberangkatan untuk kendaraan maka dibuat pola arus lalu lintas yang sesuai dengan kondisi di lapangan Pelabuhan Penyeberangan Bajoe. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut :

³⁶ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020.



Gambar 5.4 Pola Lalu Lintas Masuk Pelabuhan Untuk Kendaraan Setelah Pengaturan³⁷



Gambar 5.5 Pola Lalu Lintas Keluar Pelabuhan Untuk Kendaraan Setelah Pengaturan³⁸

³⁷ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020

³⁸ *Ibid.*

2. Analisa Penentuan Zona

a. Kondisi yang terjadi saat ini (kondisi *existing*)

Sistem zonasi yang terjadi saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe belum sesuai dengan yang diinginkan, masih banyaknya orang-orang yang tidak berkepentingan di area yang terlarang memberikan gambaran bahwa sistem zona belum diterapkan dengan baik yang menyebabkan pelabuhan menjadi tidak teratur dan dapat mengganggu kegiatan operasional di pelabuhan.



Gambar 5.6 Orang Yang Tidak Berkepentingan Sampai ke Zona C³⁹

Dilihat gambar 5.6 dapat kita ketahui, masih banyak orang – orang yang tidak berkepentingan dapat dengan bebas keluar masuk pada zona – zona yang dilarang untuk orang – orang yang tidak berkepentingan.

b. Sistem Zona

Analisa penetapan zona keamanan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan adalah sebagai berikut:

1) Sistem Zonasi terdapat menjadi 3, yaitu :

³⁹ Dokumentasi Tim PKL Bajoe Tahun 2020

- a) Zona A yang berfungsi untuk orang;
 - b) Zona B yang berfungsi untuk kendaraan; dan
 - c) Zona C yang berfungsi untuk fasilitas vital
- 2) Zona A sebagaimana dimaksud :
- a) Zona A1 yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir kendaraan dan hanya diperuntukkan bagi pengantar/penjemput penumpang (dari pintu gerbang sampai loket)
 - b) Zona A2 yang berfungsi untuk ruang tunggu dan hanya diperuntukkan bagi calon penumpang
 - c) Zona A3 yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang dan hanya diperuntukkan bagi orang yang akan menyeberang.
- 3) Zona B sebagaimana dimaksud :
- a) Zona B1 yang berfungsi untuk areal Pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan *toll gate* bagi kendaraan;
 - b) Zona B2 yang berfungsi untuk area Pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket)
 - c) Zona B3 yang berfungsi untuk area muat kendaraan siap masuk kapal
- 4) Zona C yang berfungsi untuk keamanan dan keselamatan fasilitas yang penting, yang terlarang dimasuki kecuali petugas Pelabuhan:
- a) *Bunker*;
 - b) *Genset* ;
 - c) *Rumah operator Movable Bridge /plengsengan*;
 - d) *Hidran air*;
 - e) *Gardu*;
 - f) *Tempat bolder*.

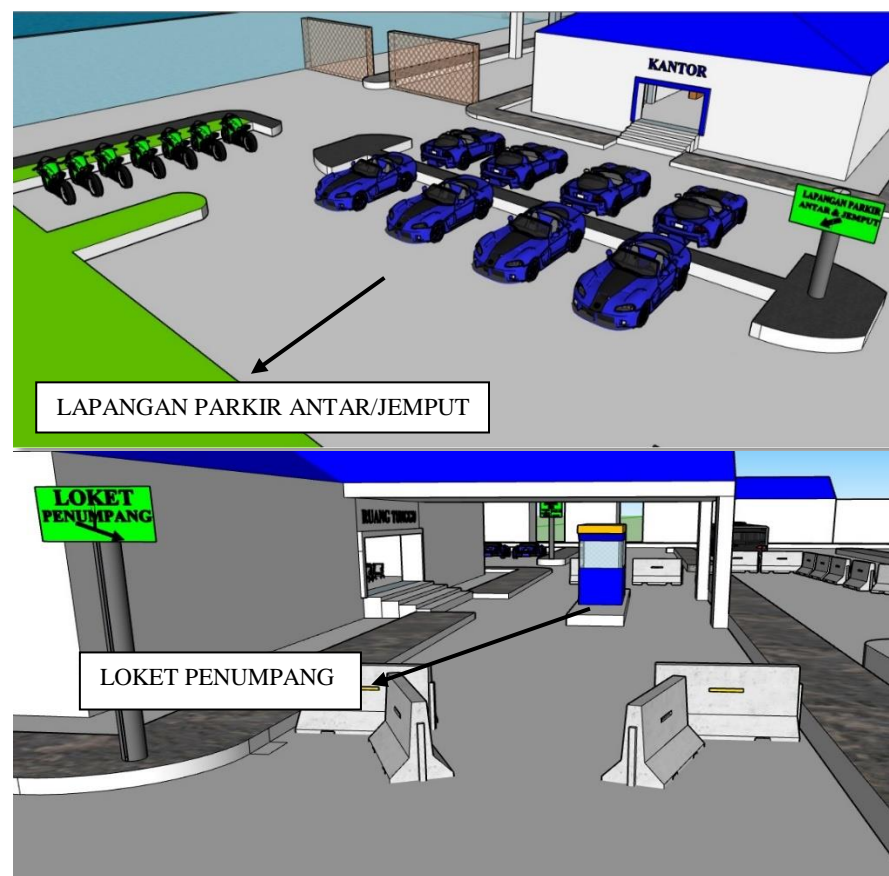
c. Sistem zonasi (kondisi) yang diinginkan/diharapkan

Pembagian sistem zona untuk memperlancar pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe yaitu dengan membagi 2 (dua) zona untuk kendaraan dan zona terlarang untuk fasilitas – fasilitas yang penting di pelabuhan.

a. Zona A

1. Zona A1 : Lapangan Parkir Pengantar atau Penjemput

Berfungsi untuk penempatan loket dan parkir kendaraan pengantar/ penjemput penumpang (dari pintu gerbang pelabuhan sampai loket)



Gambar 5.7 Zona A1 (Lapangan Parkir Kendaraan Antar/Jemput Penumpang Dan Loket Penumpang)⁴⁰

⁴⁰ Sumber : Hasil Analisis PKL Bajoe Tahun 2020

2. Zona A2 : Ruang Tunggu Penumpang

Berfungsi untuk ruang tunggu calon penumpang yang naik ke kapal.



Gambar 5.8 Zona A2 (Ruang Tunggu Penumpang)⁴¹

3. Zona A3 : Pemeriksaan Tiket Penumpang

Berfungsi untuk jalan penumpang yang akan masuk ke kapal serta sebagai tempat untuk pemeriksaan tiket penumpang yang akan masuk ke kapal.



Gambar 5.9 Zona A3 (Pemeriksaan Tiket Penumpang)⁴²

⁴¹ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020

⁴² *Ibid.*

b. Zona B

1. Zona B1 : Jalan Akses Pelabuhan

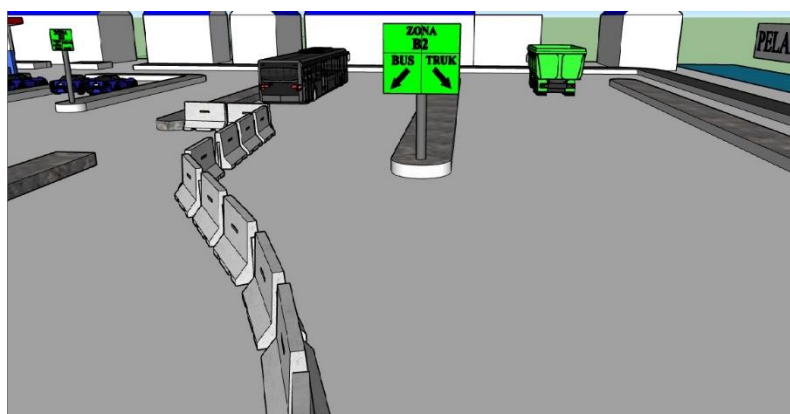
Berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan *tollgate*, tetapi pada pelabuhan penyeberangan Bajoe Toll gate hanya berfungsi satu loket



Gambar 5.10 Zona B1 (Jalan Akses Pelabuhan)⁴³

2. Zona B2 : merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket)

Berfungsi untuk antrian kendaraan sebelum masuk kapal (sudah memiliki tiket)



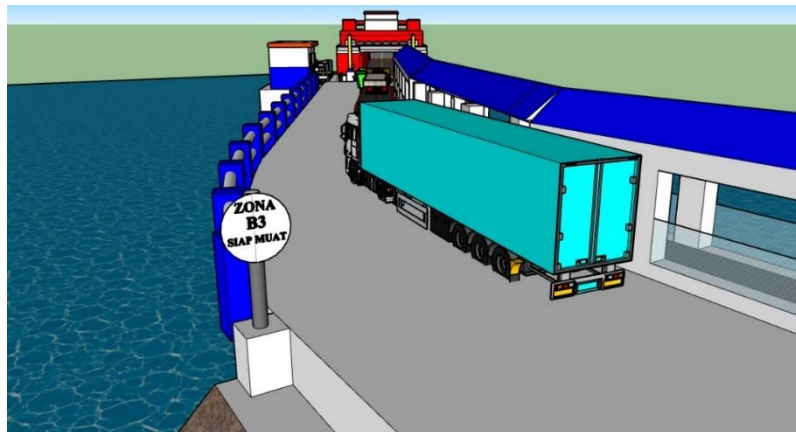
Gambar 5.11 Zona B2 (Lapangan Antrian Masuk Kapal)⁴⁴

⁴³ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020

⁴⁴ *Ibid.*

3. Zona B3 : merupakan area muat kendaraan siap masuk ke kapal

Kendaraan roda 4 atau lebih, masuk ke lapangan parkir siap muat sesuai dengan instruksi operator pelabuhan dan operator kapal.



Gambar 5.12 Zona B3 (Lapangan Parkir Siap Muat)⁴⁵

3. Analisa Kebutuhan Fasilitas Pendukung Sistem Zonasi

Pelabuhan penyeberangan Bajoe perlu adanya peralatan sistem zona untuk mendukung kelancaran dan tertib teraturnya pelabuhan. Perlu adanya rambu, marka jalan dan penambahan personil petugas di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe.

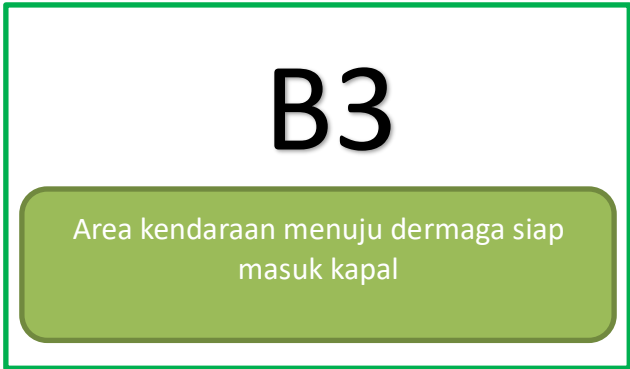
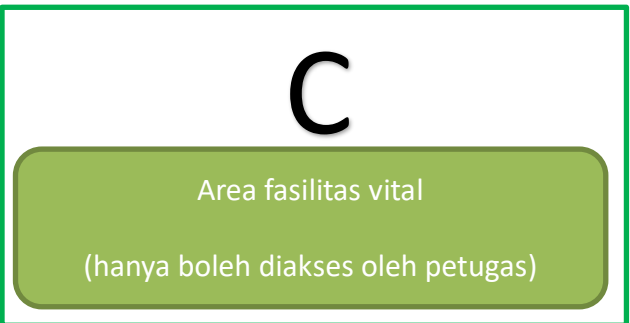
Tabel 5.1 Perencanaan Rambu Zonasi di Pelabuhan⁴⁶

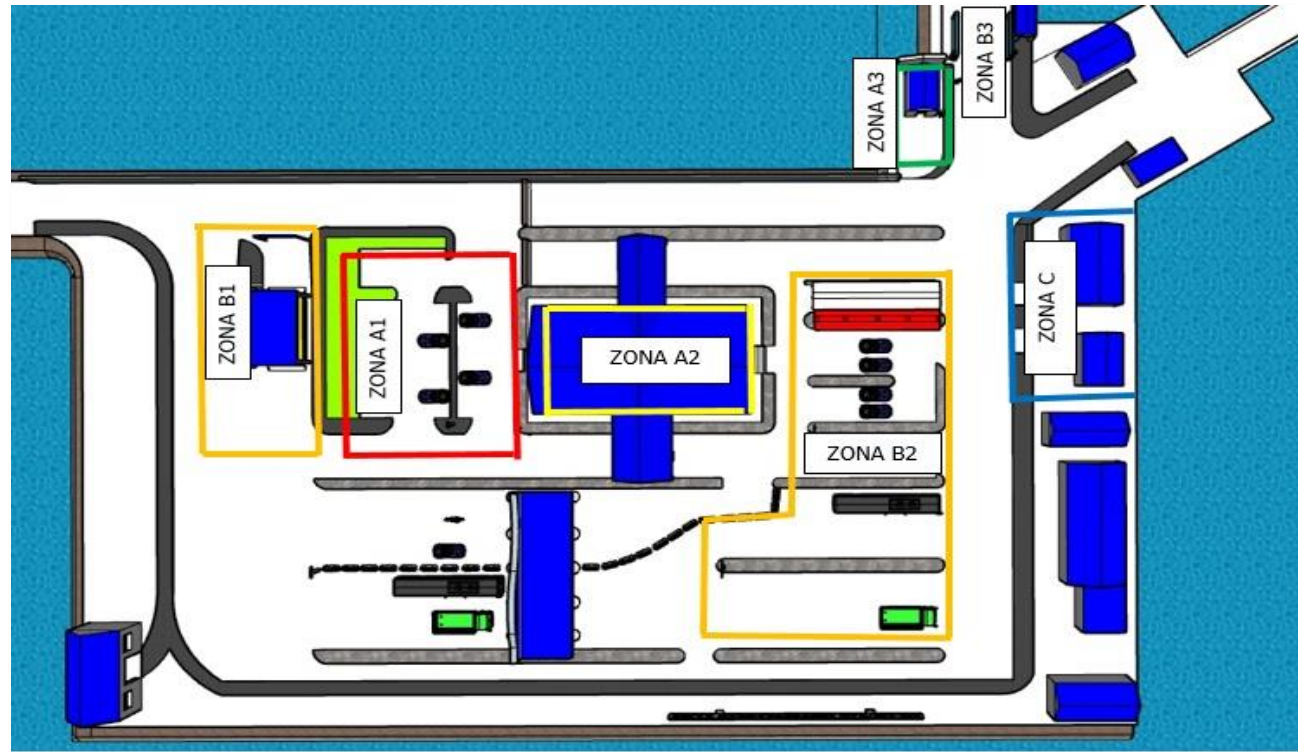
No	Sistem Zona	Peletakkan Rambu
1	<div style="border: 2px solid green; padding: 10px; text-align: center;"> <h1 style="margin: 0;">A1</h1> <p style="margin: 5px 0;">Area untuk khusus penumpang (area Parkir kendaraan pengantar/ penjemput dan loket penumpang)</p> </div>	<p>Rambu di letakkan pada area sebelum memasuki zona A1 yaitu pada menuju ke lapangan parkir pengantar/penjemput dan pembelian tiket pada <i>tollgate</i></p>

⁴⁵ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020

⁴⁶ *ibid.*

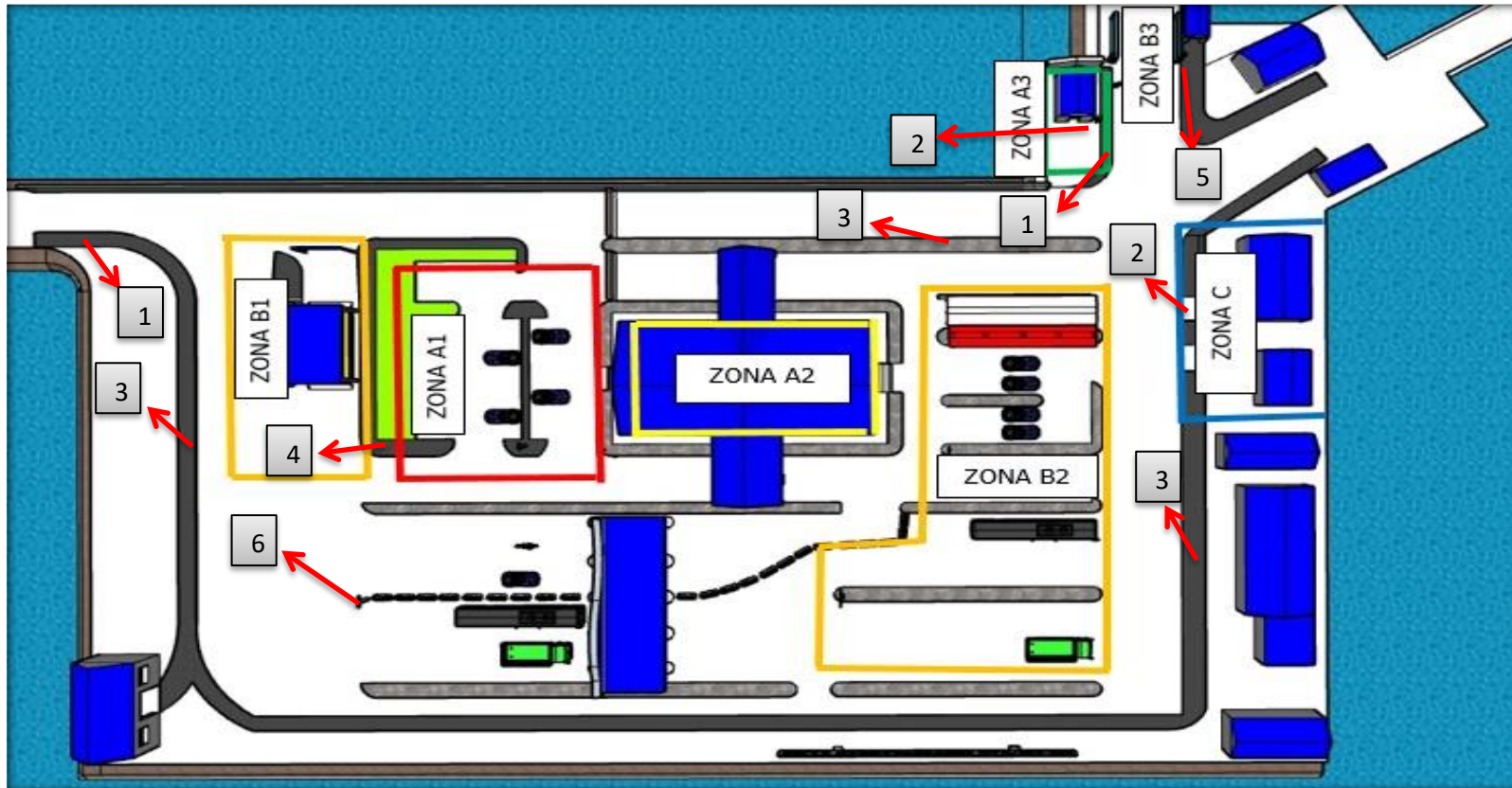
No	Sistem Zona	Peletakkan Rambu
2	<div style="text-align: center; border: 2px solid green; padding: 10px;"> <h1 style="margin: 0;">A2</h1> <div style="background-color: #92d050; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%; text-align: center;"> <p style="margin: 0;">Area Ruang tunggu khusus penumpang yang telah memiliki tiket</p> </div> </div>	<p>Rambu di letakkan pada area sebelum memasuki zona A2 yaitu pada pintu masuk ruang tunggu</p>
3	<div style="text-align: center; border: 2px solid green; padding: 10px;"> <h1 style="margin: 0;">A3</h1> <div style="background-color: #92d050; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%; text-align: center;"> <p style="margin: 0;">Area gangway (tempat pemeriksaan tiket penumpang)</p> </div> </div>	<p>Rambu di letakkan pada area sebelum memasuki zona A3 yaitu pada jalan menuju ke <i>trastle</i> di jalur khusus penumpang</p>
4	<div style="text-align: center; border: 2px solid green; padding: 10px;"> <h1 style="margin: 0;">B1</h1> <div style="background-color: #92d050; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%; text-align: center;"> <p style="margin: 0;">Area jembatan timbang dan tollgate kendaraan</p> </div> </div>	<p>Rambu di letakkan pada area sebelum memasuki zona B1 yaitu pada tollgate kendaraan dan Jembatan Timbang yang berada di beda tempat</p>
5	<div style="text-align: center; border: 2px solid green; padding: 10px;"> <h1 style="margin: 0;">B2</h1> <div style="background-color: #92d050; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%; text-align: center;"> <p style="margin: 0;">Area parkir siap muat kendaraan (hanya kendaraan yang memiliki tiket)</p> </div> </div>	<p>Rambu di letakkan pada area parkir kendaraan siap muat bagi kendaraan roda dua maupun roda empat</p>

6	 <p>B3</p> <p>Area kendaraan menuju dermaga siap masuk kapal</p>	<p>Rambu di letakkan pada area pelabuhan untuk kendaraan yang siap masuk ke kapal</p>
7	 <p>C</p> <p>Area fasilitas vital (hanya boleh diakses oleh petugas)</p>	<p>Rambu diletakkan di area keamanan dan keselamatan fasilitas penting. Dilarang masuk kecuali petugas. Yaitu: Gardu listrik/genset, rumah MB, dan tempat boldor</p>



Gambar 5.13 Layout Pembagian Zona Untuk Kendaraan⁴⁷

⁴⁷ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020



Gambar 5.14 Rencana Pemasangan Rambu Di Pelabuhan⁴⁸

⁴⁸ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020

Keterangan :Tabel 5.2 Penempatan Rambu di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe⁴⁹

No	Jenis Rambu	Peletakan	Jenis Rambu	Jumlah yang Dibutuhkan	Fungsi
1.		Rambu ini diletakkan di depan pos pemeriksaan tiket dan awal masuk pelabuhan	Rambu Petunjuk	2 buah	Peringatan untuk kendaraan agar tidak untuk saling mendahului
2.		Rambu ini diletakkan di depan rumah genset, hydrant air dan di depan pintu pos pemeriksaan tiket	Rambu Larangan	2 buah	Rambu tersebut berfungsi agar orang yang tidak berkepentingan tidak memasuki wilayah yang diletakkan rambu tersebut
3.		Rambu ini diletakkan di jalan menuju area pelabuhan dan di depan kantin	Rambu Larangan	3 buah	Peringatan untuk penumpang yang memiliki kendaraan tidak parkir di sepanjang jalan yang diletakkan rambu tersebut

⁴⁹ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020

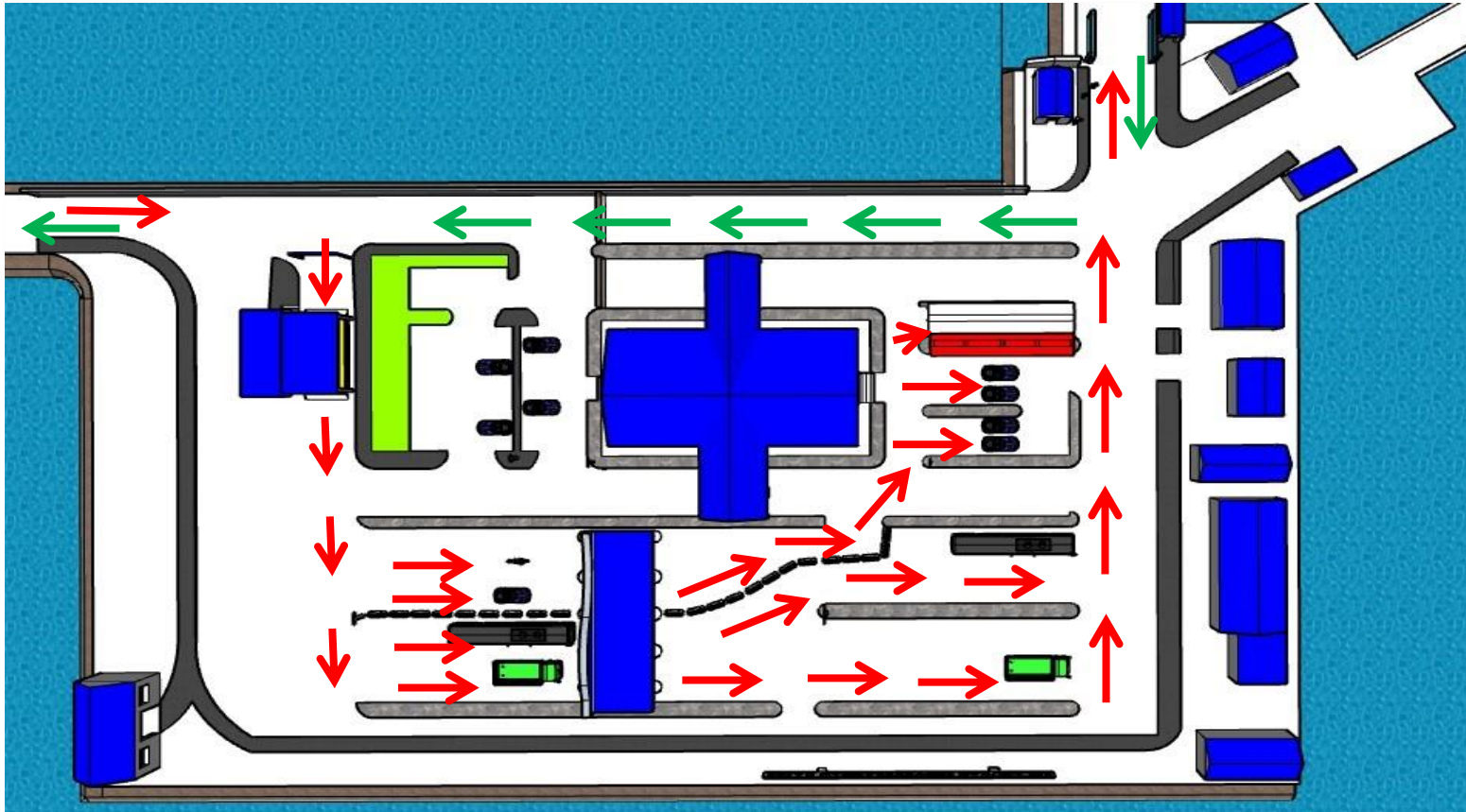
No	Jenis Rambu	Peletakan	Jenis Rambu	Jumlah yang Dibutuhkan	Fungsi
4.		Rambu diletakkan di area parkir penumpang pengantar/penjemput	Rambu Petunjuk	1 buah	Sebagai pemberitahuan untuk penumpang yang memiliki kendaraan harus memarkirkan kendaraan di area yang di tempatkan rambu tersebut.
5.		Diletakkan di jalur gangway depan pos pemeriksaan di jalur khusus penumpang	Rambu Petunjuk	1 buah	Pemberitahuan untuk penumpang yang melewati jalur khusus penumpang
6.		Diletakkan sebelum pintu masuk <i>Toll Gate</i> yang memisah kan jalur kendaraan muatan/besar dan kendaraan kecil	Rambu Petunjuk	1 buah	Pemberitahuan untuk pengguna jasa bahwa jalur dua arah
Jumlah rambu yang direncanakan				6 buah	

5.2 Usulan Pemecahan Masalah

1. Pemilihan Sistem Yang Baru

a. Pola Arus Lalu lintas Kendaraan

Dalam pemilihan sistem yang baru, ada alternatif pola pergerakan muatan yang diinginkan untuk Pelabuhan Penyeberangan Bajoe. yaitu dengan mengatur arah pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar di Pelabuhan, serta penetapan sistem zona demi ketertiban dan kenyamanan pada Pelabuhan Penyeberangan Bajoe, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 5.15 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan Yang Diinginkan⁵⁰

⁵⁰ Hasil Analisis Peneliti Saat PKL di PT.ASDP Cabang Bajoe Tahun 2020

Pola lalu lintas yang diinginkan yaitu dengan mengatur kembali jalur kendaraan yang keluar dari kapal. Dimana kendaraan yang keluar dari setiap dermaga diarahkan ke sebelah kanan sebagai jalur keluar sampai pintu keluar pelabuhan. Selain itu juga ditempatkan rambu petunjuk keluar pada jalur keluar kendaraan, dan menempatkan petugas untuk mengatur lalu lintas agar berjalan lebih tertib.

b. Sistem Zona

1. Zona Kendaraan

Agar Pelabuhan Penyeberangan Bajoe tertata dengan baik perlu adanya pembatasan wilayah untuk kendaraan yang memasuki pelabuhan sehingga pola operasional dapat berjalan secara optimal.

Zona A: Yaitu zona umum yang berfungsi untuk pintu gerbang pelabuhan.

Zona B: Yaitu zona umum terbatas yang berfungsi untuk lapangan parkir antrian kendaraan menyeberang yang sudah memiliki tiket sebelum masuk kapal.

Zona C: Yaitu zona terbatas yang berfungsi untuk lapangan parkir kendaraan siap muat/siap masuk kapal.

Zona D : Yang berfungsi untuk keamanan dan keselamatan fasilitas yang penting, yang terlarang dimasuki kecuali petugas di pelabuhan.

2. Zona Penumpang

Zona A: Yaitu zona umum yang berfungsi untuk penempatan pintu gerbang pelabuhan, tempat parkir kendaraan pengantar/penjemput, dan loket tiket penumpang.

Zona C: Yaitu zona terbatas yang berfungsi untuk *gangway* dan dermaga sebagai tempat pemeriksaan tiket penumpang.

Zona D: Berfungsi untuk keamanan dan keselamatan fasilitas yang penting, terlarang dimasuki kecuali petugas di pelabuhan.

5.3. Perbandingan Dan Manfaat Antara Sistem Yang Ada Dengan Kondisi Yang Direncanakan

Berikut merupakan perbandingan antara sistem zonasi dan pola arus kondisi eksisting dan kondisi yang direncanakan.

Tabel 5.3 Tabel Perbandingan⁵¹

Jenis Pengaturan	Kondisi Saat Ini	Kondisi yang direncanakan
Pola Arus Lalu Lintas Penumpang	Saat ini Penumpang masih membeli tiket di <i>Toll Gate</i> dan langsung ke area dermaga untuk menunggu keberangkatan	Penumpang membeli tiket di loket khusus penumpang yang berada di dekat ruang tunggu sehingga penumpang sesudah membeli tiket dapat menunggu di ruang tunggu untuk menunggu keberangkatan
Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan	Sering terjadinya pertemuan kendaraan yang akan masuk dengan kendaraan yang keluar karena jalur kendaraan keluar kapal memotong jalur kendaraan yang akan masuk kapal melalui dermaga plengsengan	Perlu adanya pengaturan dengan membedakan jalur kendaraan keluar dari kapal dengan kendaraan yang masuk kapal, sehingga lalu lintas di pelabuhan penyeberangan Bajoe menjadi lebih tertib
Sistem Zonasi	Belum ada penerapan sistem zonasi di pelabuhan sehingga tidak ada pembatasan akses bagi penumpang pejalan kaki, kendaraan maupun orang yang tidak berkepentingan untuk masuk ke area pelabuhan.	Usulan penerapan sistem zonasi di pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi 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.

⁵¹ Tabel Perbandingan

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil Analisa permasalahan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Sterilisasi Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan penyeberangan Adalah Sistem Pendisiplinan area atau zona disekitar Pelabuhan penyeberangan dari penumpukan dan kepadatan antrian penumpang serta kendaraan (muatan) guna memperlancar sistem manajemen waktu ketepatan (tata kelola) sebuah Pelabuhan penyeberangan.
2. Upaya Pengaturan Manajemen Lalu Lintas Penumpang Dan Kendaraan Di Pelabuhan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan **Belum Sesuai** dengan Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No 242 Tahun 2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan Dan Peraturan Menteri PM No 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan.
3. Bahwa Peralatan Rambu dalam Upaya Pengaturan Manajemen Lalu Lintas Penumpang Dan Kendaraan Di Pelabuhan Bajoe Provinsi Sulawesi Selatan masih minim (terbatas) oleh sebab itu dibutuhkan penambahan jumlah peralatan rambu.

6.2 Saran

1. Penetapan zona wilayah untuk penumpang dan kendaraan harus dilakukan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan. Dan diadakannya sosialisasi dan informasi kepada pengguna jasa dan masyarakat tentang system zona wilayah pelabuhan Penyeberangan Bajoe demi terciptanya wilayah pelabuhan yang aman, nyaman, tertib dan teratur.
2. Agar tercipta lalu lintas untuk penumpang dan kendaraan yang aman, 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.
3. Untuk memperlancar lalu lintas muatan baik pada penumpang maupun kendaraan yang datang maupun berangkat, serta kendaraan pengantar/penjemput di Pelabuhan Penyeberangan Bajoe, perlu diberikan rambu - rambu petunjuk dan larangan pada tempat-tempat yang mudah dilihat dan dibaca.