

BAB IV OBJEK PENELITIAN

4.1. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1. Kondisi Geografis

Provinsi Papua Barat merupakan satu provinsi yang terletak di Pulau Papua selain Provinsi Papua. Provinsi Papua Barat terletak antara 0° – 4° Lintang Selatan dan antara 124° – 132° Bujur Timur. Luas wilayah Provinsi Papua Barat yang mencapai $102.955,15 \text{ km}^2$ habis terbagi menjadi 13 kabupaten/kota, 12 kabupaten dan 1 kota. Batas-batas wilayah :

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Samudera Pasifik
2. Sebelah Selatan dengan Laut Banda
3. Sebelah Timur dengan Provinsi Papua
4. Sebelah Barat dengan Laut Seram, Provinsi Maluku

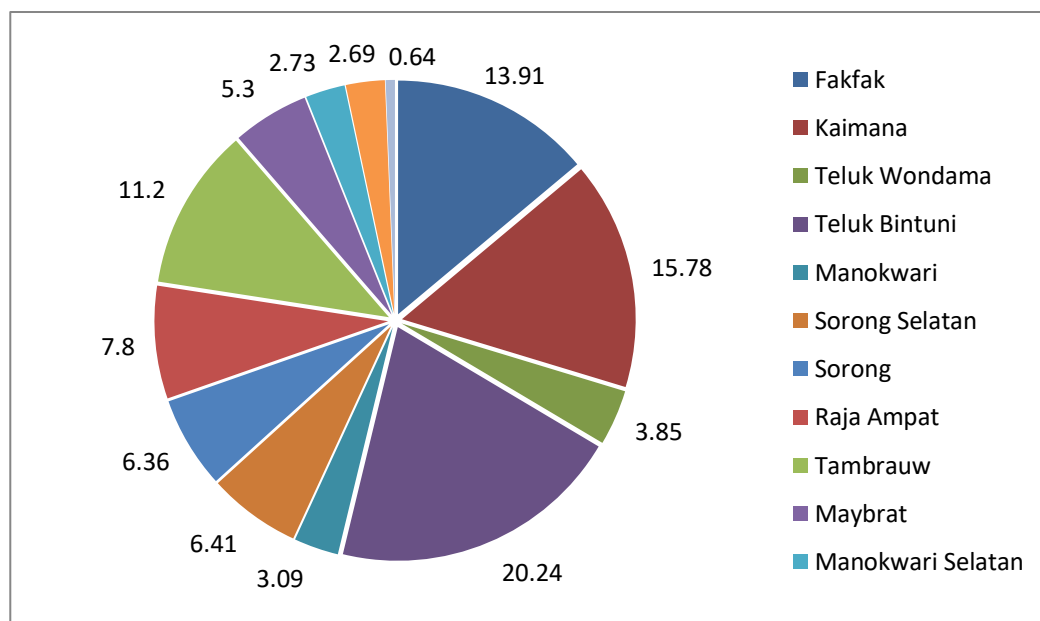
Papua Barat adalah bagian barat dari pulau New Guinea. Berbatasan langsung dengan Negara merdeka Papua Nugini dan menjadi bagian dari Indonesia setelah melalui sebuah proses yang didiskreditkan, dikenal sebagai '*Act of Free Choice*' (Tindakan Pilihan Bebas) pada tahun 1969. Jumlah penduduk di Papua Barat adalah 3,6 juta, terdiri dari 48.7% orang pribumi dan 51.3% non-Papua. Penduduk ini meliputi lebih dari 250 kelompok etnis dan bahasa. Para pendatang dari daerah lain di Indonesia menaikkan proporsi jumlah penduduk yang cukup besar dan kemudian mendominasi ekonomi lokal. Mereka telah menjadi mayoritas di pusat-pusat perkotaan dan segera akan melampaui jumlah penduduk asli Papua secara keseluruhan.

Berdasarkan data yang diperoleh dari BMKG Manokwari, suhu rata-rata di Papua Barat berkisar antara $27,1^{\circ}\text{C}$ hingga 28°C Curah hujan cukup tinggi sepanjang tahun, tertinggi terjadi pada bulan Februari 2019 dengan banyak hari hujan mencapai 23 hari.

Tabel 4.1. Luas Wilayah dan Banyaknya Wilayah Administrasi Menurut Kabupaten/Kota

NO	Kabupaten/Kota	Luas Wilayah Dan Pembagian Daerah		
		Luas (Km ²)	Desa/Kelurahan	Kecamatan
1	Fakfak	14.320,00	149	17
2	Kaimana	16.241,84	86	7
3	Teluk Wondama	3.959,53	76	13
4	Teluk Bintuni	20.840,83	117	24
5	Manokwari	3.186,28	173	9
6	Sorong Selatan	6.594,31	123	15
7	Sorong	6.544,23	252	30
8	Raja Ampat	8.034,44	121	24
9	Tambrauw	11.529,18	216	29
10	Maybrat	5.461,69	260	24
11	Manokwari Selatan	2.812,44	57	6
12	Pegunungan Arfak	2.773,74	166	10
13	Kota Sorong	656.64	41	10

Sumber :Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat (2020)



Gambar 4.1. Diagram Luas Wilayah Provinsi Papua Barat

Adapun keadaan Iklim di Provinsi Papua Barat per bulan pada Tahun 2019 sebagai berikut :

Tabel 4.2. Keadaan Cuaca Di Papua Barat Tahun 2019

Bulan	Suhu Udara (°C)			Rata-rata Kelembapan Udara (%)	Jumlah Curah Hujan (mm ²)	Banyaknya Hari Hujan (Hari)
	Maksimum	Minimum	Rata-rata			
Januari	35,2	14,8	26,8	85	380	20
Februari	34,2	15	26,4	85	295	16
Maret	34,4	14,6	26,6	85	207	14
April	35,4	13,4	26,9	82	153	13
Mei	34,5	9	26,3	77	40	5
Juni	34	10,2	25,8	75	25	3
Juli	35,1	8,8	24,9	74	5	3
Agustus	34,3	8,8	24,8	73	8	4
September	35,3	10,2	25,9	70	8	2
Oktober	37,3	10,2	27,2	63	43	5
November	37,4	11,2	28,8	74	47	6
Desember	36,1	12,2	28,3	79	188	14

Sumber : Badan Meteorologi dan Geofisika Papua Barat (2020)

4.1.2. Batas Administrasi

Batas Administrasi

Berdasarkan posisi Geografisnya, Provinsi Papua Barat memiliki batas-batas yaitu :

Sebelah Utara berbatasan dengan Samudera Pasifik

Sebelah Selatan dengan Laut Banda

Sebelah Timur dengan Provinsi Papua

Sebelah Barat dengan Laut Seram, Provinsi Maluku



Gambar 4.2. Peta Administratif Provinsi Papua Barat

4.1.3. Kependudukan

Jumlah penduduk Papua Barat dari hasil proyeksi yaitu sebesar 981.822 jiwa pada tahun 2020 yang terdiri atas 516.242 penduduk laki-laki dan 465.580 penduduk perempuan. Jumlah penduduk meningkat sebesar 9,9% bila dibandingkan tahun 2016 yang hanya sebesar 893.362 jiwa. Sementara itu, rasio jenis kelamin Provinsi Papua Barat pada tahun 2019 sebesar 110,88. Angka ini dapat diinterpretasikan bahwa dalam 100 penduduk perempuan terdapat 110 penduduk laki-laki.

Kepadatan penduduk di Papua Barat tahun 2020 mencapai 10 jiwa/km². Angka kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kota Sorong sebesar 398 jiwa/km² dan kepadatan terendah di Kabupaten Teluk Wondama sebesar 1 jiwa/km².

Kota Sorong mempunyai jumlah penduduk yang paling besar, yaitu 239.815 jiwa, diikuti Kabupaten Manokwari 166.780 jiwa dan Kabupaten Sorong 84.906 jiwa.

Jumlah penduduk Papua Barat terbanyak ada pada kelompok umur 0-4 tahun, artinya komposisi penduduk usia muda yang belum produktif masih cukup tinggi sehingga perlu kebijakan dari pemerintah terkait kesehatan dan pendidikan penduduk usia balita ini.

Tabel 4.3. Jumlah Penduduk Provinsi Papua Barat Per Kabupaten/Kota Tahun 2020

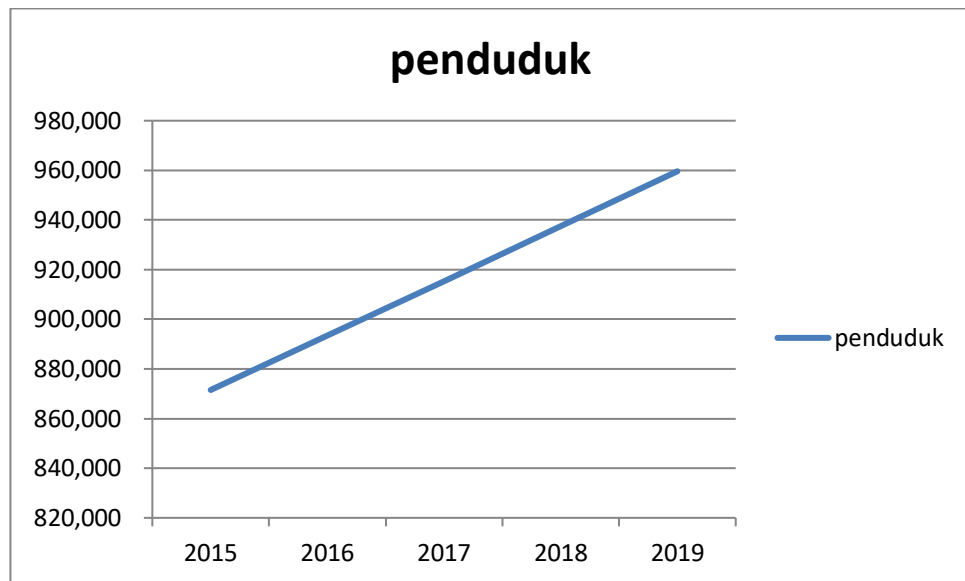
NO	Kabupaten/Kota	Laki-laki	Perempuan	Jumlah	Rasio Jenis Kelamin
1	Fakfak	42 083	37 787	79 870	111.37
2	Kaimana	32 931	28 889	61 820	113.99
3	Teluk Wondama	17 822	15 412	33 234	115.63
4	Teluk Bintuni	36 189	29 516	615 705	122.61
5	Manokwari	95007	84 377	179 384	113.60
6	Sorong Selatan	25 005	22 870	47 875	109.34
7	Sorong	48 104	43 030	91 134	111.79
8	Raja Ampat	26 001	23 082	49 083	112.65
9	Tambrau	7 178	6 843	14 021	104.90
10	Maybrat	21 234	20 564	41 798	103.25
11	Manokwari Selatan	12 775	11 904	24 679	107.32
12	Pegunungan Arfak	15 397	16 009	31 406	96.18
13	Kota Sorong	136 129	121 816	257 945	111.37

Sumber :Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat (2020)

Tabel 4.4. Jumlah Penduduk 5 Tahun Terakhir

No	Tahun	Jumlah
1	2015	871.510
2	2016	893.362
3	2017	915.361
4	2018	937.458
5	2019	959.617

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat (2020)



Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat (2020)

Gambar 4.3. Grafik Pertumbuhan Penduduk

4.1.4. Komoditas Daerah Dan Pertumbuhan Ekonomi Kawasan

1. Komoditas Daerah

a. Tanaman Pangan

Penggunaan lahan di Papua Barat terbagi atas dua yakni lahan sawah dan lahan bukan sawah. Lahan pertanian bukan sawah menurut penggunaannya meliputi, tegal/kebun, ladang/huma, lahan sementara tidak diusahakan. Penggunaan luas lahan pertanian bukan sawah terbesar adalah lahan sementara tidak diusahakan sebesar 2.281.103 Ha, sedangkan penggunaan luas lahan pertanian bukan sawah yang terkecil adalah tegal/kebun sebesar 25.919 Ha. Luas penggunaan lahan sawah irigasi dan non irigasi yang ditanami padi di Papua Barat adalah 18.121 Ha., dengan rincian lahan sawah irigasi 7.846 Ha dan sisanya adalah luas lahan non irigasi sebesar 10.275 Ha.

Kabupaten Manokwari memiliki lahan sawah terluas sebesar 3.149,1 Ha dengan produksi sebanyak 13.638 ton. Meskipun begitu, produktivitasnya hanya 43,3 ton/Ha lebih kecil bila dibandingkan dengan Raja Ampat yang luas panen padinya sebesar 188,3 Ha dengan produktivitas sebesar 48,7 ton/Ha.

b. Perkebunan

Dari data luas tanaman perkebunan yang ada di Papua Barat pada tahun 2019, yang mempunyai areal terluas adalah perkebunan pala, yaitu sebesar 22.457 Ha diikuti luas areal perkebunan kepala sawit 20.704 Ha. Meskipun begitu, produksi kelapa sawit paling besar dibandingkan lainnya, yakni sebanyak 148.778 ton, diikuti oleh tanaman perkebunan pala sebesar 19.796 ton. Selain itu, produksi komoditas kelapa yang luas areal tanamnya hanya 9.666 ton namun menghasilkan 15.132 ton. Hal ini mengindikasikan komoditas kelapa masih memiliki potensi yang besar untuk dikembangkan.

c. Kehutanan

Data Dinas Kehutanan Provinsi Papua Barat memperlihatkan bahwa pada tahun 2019 hutan di Papua Barat luasnya mencapai 9.623.616 Ha, yang terdiri dari hutan konservasi 2.640.257 Ha, hutan lindung seluas 1.630.182 Ha, hutan produksi seluas 2.188.158 Ha, kawasan hutan produksi terbatas seluas 1.779.615 Ha, dan hutan konversi seluas 1.385.403 Ha

d. Perikanan

Jumlah rumah tangga perikanan tangkap di Papua Barat tahun 2019 yaitu sebesar 15.411 rumah tangga dengan jumlah terbanyak yaitu perikanan laut sebanyak 14.742 rumah tangga, Sedangkan jumlah produksi perikanan tangkap sebesar 155.258 ton untuk perikanan laut dan 350 ton untuk perikanan umum.

e. Hortikultura

Luas panen komoditas bayam menjadi yang paling besar di Papua Barat karena mencapai 899 Ha selama tahun 2019, diikuti komoditas cabe rawit dan kacang panjang, masing-masing 853 Ha dan 824 Ha. Sedangkan produksi tanaman hortikultura terbesar adalah cabe rawit mencapai 8.894 kuintal, diikuti komoditas Petsai/Sawi dan Kacang Panjang masing-masing 8.135 kuintal dan 7.177 kuintal

2. Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Papua Barat

Pertumbuhan ekonomi, merupakan salah satu indikator yang dapat digunakan menilai tingkat kemajuan pembangunan disuatu daerah. Pertumbuhan ekonomi dalam hal ini, merupakan laju pertumbuhan nilai tambah yang dihasilkan oleh sektor-sektor ekonomi yang secara tidak langsung menggambarkan tingkat perubahan yang terjadi di Provinsi Papua Barat dari tahun ke tahun.

Pada tahun 2012 – 2018 pertumbuhan ekonomi Provinsi Papua Barat rata-rata 5,18% masih berada diatas pertumbuhan ekonomi Nasional yaitu rata-rata 5,02%. Namun pertumbuhan ekonomi Provinsi Papua Barat masih relatif lebih rendah jika dibandingkan dengan Provinsi Bali yang tercatat 6,24%, NTB 5,82%, Sulawesi Selatan 7,41%, dan Papua sebesar 9,21%.

4.1.5. Perekonomian, Industri, Perdagangan, dan Energi

1. Perekonomian

Tingkat kesejahteraan masyarakat dapat dilihat dari tingkat pendapatan, namun karena tidak tersedianya data pendapatan maka pada analisa ini digunakan data pengeluaran sebagai proxy pendapatan. Data susesnas menunjukkan selama tiga tahun terakhir rumah tangga dengan golongan pengeluaran per kapita sebulan di atas Rp.300.000,00 bertambah sebesar 13,62%, yaitu dari 47,53% (2011) jadi 61,15%. Sementara, populasi dengan pengeluaran kurang dari Rp.300.000,00 per bulan menurun dari 52,47% (2011) menjadi 42,88% (2013). Dengan asumsi kelas menengah di Papua Barat adalah penduduk dengan golongan pengeluaran perkapita sebulan Rp.500.000,00 dapat dikatakan secara umum persentase kelas menengah hingga kaum elit pada tahun 2013 di Papua Barat mencapai 26,58% lebih tinggi dari tahun 2011 yang mencapai 11,54%.

Rata-rata pengeluaran per kapita penduduk Papua Barat menunjukkan peningkatan dari Rp.384.032 (2011) menjadi Rp. 432.053 (2013). Peningkatan pendapatan idealnya diikuti dengan pemerataan pendapatan karena pemerataan merupakan salah satu strategi dan tujuan pembangunan

nasional. Indikator untuk mengukur tingkat pemerataan pendapatan penduduk adalah dengan menggunakan kriteria Bank dunia dan indeks ini.

2. Industri

Industri pengolahan atau industri manufaktur merupakan salah satu faktor ekonomi yang kegiatannya utamanya adalah mengubakan barang dasar menjadi barang jadi. Dilihat dari skala usahanya, kegiatan usaha industri manufaktur dibedakan menjadi empat yaitu industri mikro (tenaga kerja 1 – 4 orang), industri kecil (tenaga kerja 5 – 11 orang), industri sedang (tenaga kerja 20 -99 orang), dan industri besar (tenaga kerja lebih dari 100 orang).

Nilai tambah yang dihasilkan oleh sektor industri pengolahan pada tahun 2013 mencapai 591,34 miliar rupiah meningkat dibandingkan tahun sebelumnya. Perkembangan sektor industri di Papua Barat juga ditunjukkan oleh meningkatnya jumlah penyaluran kredit perbankan di daerah ini. Pada tahun 2013 penyaluran kredit usaha industri di Papua Barat mencapai 100,15 miliar rupiah atau meningkat 24,14% dibandingkan tahun sebelumnya yang mencapai 80,67 miliar rupiah.

3. Perdagangan

Wilayah Asia masih menjadi primadona utama pangsa ekspor Papua Barat dari tahun ke tahun, Di tahun 2019, Tiga negara tujuan ekspor terbesar adalah antara lain China sebesar 812.305,04 ribu US dollar, berikutnya adalah Korea yaitu sebesar 519.978,22 ribu US dollar, dan selanjutnya adalah Jepang dengan nilai ekspor 429.508,41 ribu US dollar.

Untuk tiga komoditi volume ekspor terbesar dari provinsi Papua Barat adalah antara lain bahan bakar mineral dengan volume ekspor 5.896.015 ton dan nilai ekspor sebesar 1.929.848,94 ribu US Dollar. Jenis komoditi terbesar selanjutnya adalah komoditi kayu, barang dari kayu dengan volume ekspor 33.491,64 ton dan nilai ekspor sebesar 9.787,43 ribu US Dollar. Selanjutnya volume ekspor terbesar adalah jenis komoditi ikan dan udang dengan volume sebesar 956,81 ton dan nilai ekspor sebesar 3.582,42 ribu US Dollar.

Volume impor Papua Barat tahun 2019 mencapai 11.932,15 ton atau turun 72,18 persen bila dibandingkan volume impor tahun 2016 yang mencapai 42.895,47 ton. Meskipun volume impor menurun, namun nilainya meningkat 6,16 persen menjadi 68.531,51 ribu US Dollar.

Dari sisi volume, Papua Barat banyak mengimpor barang-barang dari Tiongkok yaitu 495,71 ton. Namun nilai impor yang terbesar berasal dari Singapura, yakni senilai 4.295,87 ribu US Dollar.

Jumlah koperasi di seluruh Papua Barat sebanyak 1.225 unit pada tahun 2019, dimana yang berstatus aktif berjumlah 777, sedangkan sisanya sudah tidak aktif. Sebagai usaha yang berdasarkan ekonomi kerakyatan, diperlukan pembinaan yang terstruktur dari Dinas terkait agar jumlah koperasi yang masih aktif ini tidak stagnan dan dapat berkembang lebih baik dalam rangka memajukan perekonomian rakyat.

4. Energi

Listrik merupakan salah satu infrastruktur penting yang dibutuhkan dalam mendorong pembangunan ekonomi. Berdasarkan data yang diperoleh dari Kantor Cabang PLN Manokwari, jumlah pelanggan listrik meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini terjadi karena listrik telah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan sehari-hari.

Selain listrik, tersedianya air bersih yang layak pakai merupakan salah satu hak yang seharusnya diterima oleh masyarakat. Jumlah pelanggan air bersih di Papua Barat sebanyak 9.143 pelanggan, sedangkan jumlah air bersih yang disalurkan sebesar 2.691.720 meter kubik.

4.2. Sarana Transportasi Penyeberangan

Sarana angkutan penyeberangan sangat mendukung dalam pelayanan dan kinerja dari pelabuhan penyeberangan itu sendiri. Demikian juga dengan Pelabuhan Marampa. Dengan adanya sarana yang memadai dan lancar akan menghasilkan pergerakan arus lalu lintas penumpang, kendaraan dan barang sehingga diharapkan dapat meningkatkan kegiatan perekonomian.

Kapal ferry yang beroperasi di PT. ASDP Indonesia Ferry (*Persero*) Cabang Biak berjumlah 2 kapal. Dan semua kapal tersebut dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (*Persero*) Cabang Biak. Adapun spesifikasi kapal ferry yang beroperasi di Pelabuhan Marampa sebagai berikut :



Gambar 4.4. KMP. Napan Wainami



Gambar 4.5. KMP. Kasuari Pasifik IV

Berikut data karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Marampa Kabupaten Papua Barat :

Tabel 4.5. *Ship Particular* KMP. Napan Wainami

URAIAN	KETERANGAN
Nama Kapal	KMP. NAPAN WAINAMI
Milik	DITJEN PERHUBUNGAN DARAT
Tempat Pembuatan/Galangan	PT. MARIANA BAHAGIA PALEMBANG
Klasifikasi	BKI
Tahun Pembuatan	2008
Lintasan	Manokwari - Wasior - Windesi – Nabire – Manokwari
Tipe Kapal	<i>Roll On Roll Off</i>
Ukuran Utama	
Panjang Seluruh (LOA)	45,50 M
Panjang (LBP)	40,80 M
Lebar (B)	12,00 M
Dalam (D)	3,20 M
Sarat Air (d)	2,1 M
GRT/NT	560 GRT
Kapasitas Muat	
Jumlah Penumpang	214 Orang
Jumlah Kendaraan	19 UNIT
Jumlah ABK	19 Orang
Pintu Rampa	
Pintu Rampa Haluan	Panjang : 6 M Lebar : 4 M
Pintu Rampa Buritan	Panjang : 6 M Lebar : 4 M
<i>Car Deck</i>	
Tinggi <i>Car Deck</i> Haluan	3,1 M
Tinggi <i>Car Deck</i> Buritan	3,1 M

Sumber: PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Biak (2020)

Tabel 4.6. *Ship Particular* KMP. Kasuari Pasifik IV

URAIAN	KETERANGAN
Nama Kapal	KMP. KASUARI PASIFIK IV
Tempat Pembuatan/Galangan	PT. DUMAS TANJUNG PERAK SURABAYA
Klasifikasi	BKI
Tahun Pembuatan	2008
Lintasan	Manokwari - Biak , Manokwari – Numfor
Tipe Kapal	<i>Roll On Roll Off</i>
Ukuran Utama	
Panjang Seluruh (LOA)	45,50 M
Panjang (LBP)	40,92 M
Lebar (B)	12,00 M
Dalam (D)	3,20 M
Sarat Air (d)	2,15 M
GRT/NT	614 GRT
Kapasitas Muat	
Jumlah Penumpang	202 Orang
Jumlah Kendaraan	19 UNIT
Jumlah ABK	19 Orang
Pintu Rampa	
Pintu Rampa Haluan	Panjang : 6 M Lebar : 4 M
Pintu Rampa Buritan	Panjang : 6 M Lebar : 4 M
<i>Car Deck</i>	
Tinggi <i>Car Deck</i> Haluan	3,2 M
Tinggi <i>Car Deck</i> Buritan	3,2 M

Sumber: PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Biak (2020)

4.3. Prasarana Transportasi Penyeberangan

Prasarana merupakan segala sesuatu yang penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Untuk menunjang kelancaran kegiatan transportasi terutama pada Pelabuhan

Penyeberangan Marampa di Kabupaten Manokwari, maka pihak pengelola pelabuhan menyediakan prasarana untuk aktivitas penyeberangan. Adapun Prasarana Angkutan Penyeberangan yang tersedia di Pelabuhan Marampa, sebagai berikut :

4.3.1. Fasilitas Daratan

1. Lapangan Parkir

Lapangan parkir di gunakan untuk kendaraan mobil dan motor pengantar dan penjemput penumpang.



Gambar 4.6. Lapangan Parkir Pelabuhan Marampa

2. Ruang Tunggu Penumpang

Ruang tunggu penumpang berfungsi untuk penumpang yang menunggu kedatangan kapal.



Gambar 4.7. Ruang Tunggu Penumpang Pelabuhan Marampa

3. Loket Penumpang dan Kendaraan

Loket yang ada di Pelabuhan Marampa untuk penjualan tiket baik tiket penumpang maupun tiket kendaraan masih di satu loket.



Gambar 4.8. Loket Tiket Pelabuhan Marampa

4. Pos Pemeriksaan Tiket

Pos pemeriksaan berfungsi sebagai tempat petugas melakukan pengecekan tiket penumpang dan kendaraan yang akan masuk ke kapal.



Gambar 4.9. Pos Pengecekan Tiket Pelabuhan Marampa

5. Ruang Generator

Ruang Generator atau ruang mesin di gunakan untuk kebutuhan listrik tambahan.



Gambar 4.10. Generator Pelabuhan Marampa

6. Penampungan air bersih

Penampungan air bersih di gunakan untuk melengkapi kebutuhan air bersih di pelabuhan marampa.



Gambar 4.11. Penampungan Air Pelabuhan Marampa

4.3.2. Fasilitas Perairan

1. Dermaga

Dermaga di pelabuhan penyeberangan Marampa merupakan dermaga tipe MB (*Movable Bridge*) yang digunakan untuk akses kapal bongkar muat dan *Movable Bridge* dalam kondisi tidak berfungsi namun tidak mengganggu proses bongkar muat.



Gambar 4.12. *Movable Bridge* Pelabuhan Marampa

2. *Trestle*

Trestle merupakan jalan/akses dari daratan menuju ke dermaga yang digunakan pada pelabuhan yang perairannya dangkal pada garis pantai.



Gambar 4.13. *Trestel* Pelabuhan Marampa

3. Rumah MB

Rumah MB digunakan untuk mengatur *Movable Bridge* pada dermaga agar dapat di sesuaikan dengan ketinggian muka air pada saat kapal akan bersandar ke dermaga.



Gambar 4.14. Rumah *Movable Bridge* Pelabuhan Marampa

4. *Bolder*

Bolder berfungsi sebagai tempat untuk tambat kapal yang akan bersandar ke dermaga.



Gambar 4.15. *Bolder* Pelabuhan Marampa

5. *Fender*

Fender berfungsi sebagai peredam gesekan antara kapal dengan dermaga pada saat kapal sandar.



Gambar 4.16. *Fender* Pelabuhan Marampa

6. *Catwalk*

Catwalk digunakan untuk akses penumpang dari dermaga menuju ke kapal.



Gambar 4.17. *Catwalk* Pelabuhan Marampa

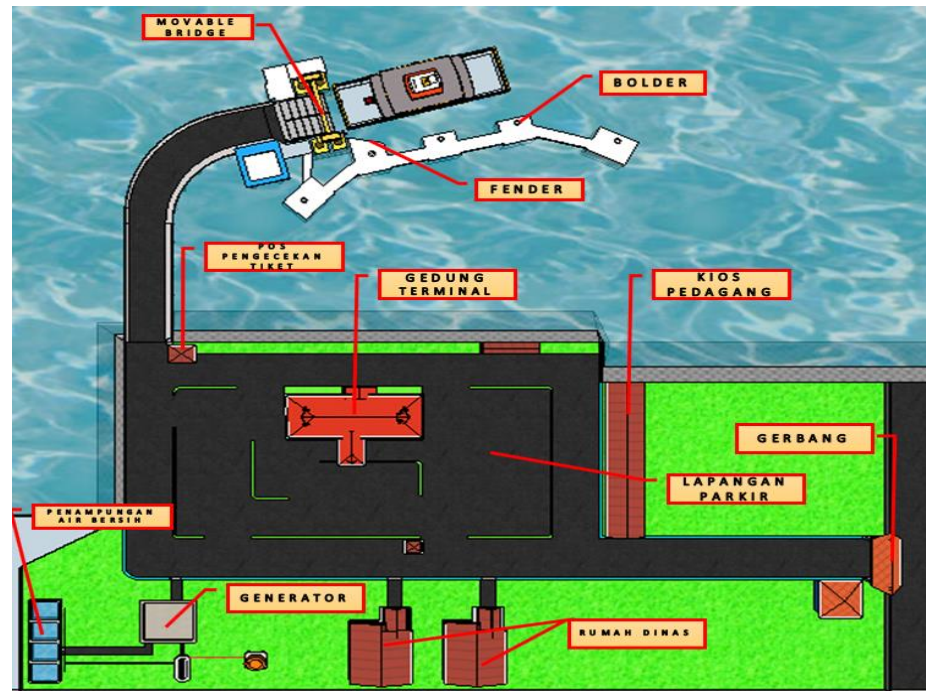
Adapun rekapitulasi data mengenai sarana dan prasarana di pelabuhan Penyeberangan Marampa dari segi fasilitas perairan pada tabel 4.8, berikut ini :

Tabel 4.7. Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Marampa

No	Jenis	Fasilitas Sisi Perairan				
		Kondisi	Unit	Ukuran		
				Panjang(m)	Lebar(m)	Luas(m ²)
1	Dermaga Movable Bridge	Rusak	1 bh	20 m	9 m	180 m ²
2	Rumah MB	Rusak	1 bh	4 m	3 m	12 m ²
3	<i>Breasting Dolphin</i>	Baik	2 bh	4 m	4 m	16 m ²
4	<i>Trestel</i>	Baik	1 bh	61 m	7 m	427 m ²
5	<i>Mooring Dolphin</i>	Baik	3 bh	4 m	4 m	16 m ²
6	<i>Catwalk</i>	Baik	5 bh	10 m	1 m	10 m ²

Sumber : Survei Tim PKL Papua Barat (2020)

Berdasarkan data diatas, Pelabuhan Penyeberangan Marampa dengan berbagai fasilitas sarana dan prasarana yang dapat menunjang kegiatan angkutan penyeberangan. Berikut ini *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Marampa :



Gambar 4.18. *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Marampa

4.4. Instansi Pembina Transportasi

Dalam perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, dan pelaksanaan evaluasi dan pelaporan dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Papua Barat, dan pembinaan angkutan penyeberangan di Provinsi Papua Barat dilakukan oleh BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat dan pengoperasiannya dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis masing-masing pelabuhan serta dalam pembinaan keselamatan pelayaran dilakukan oleh Administrator Pelabuhan melalui Syahbandar. Sedangkan untuk pembinaan angkutan pada pelabuhan Penyeberangan di Papua Barat dilakukan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Sorong dan Cabang Biak.

Dinas Perhubungan Provinsi Papua Barat

1. Dinas Perhubungan Provinsi Papua Barat mempunyai wilayah kerja di Provinsi Papua Barat dengan luas wilayah 102.955,15 km², Dinas Perhubungan Provinsi Papua Barat terletak di jalan Jendral Abraham O. Ataruri Kompleks Perkantoran Arfai, Manokwari Selatan, Kabupaten Manokwari, Papua Barat. 98315 Indonesia.

2. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Provinsi Papua Barat

Adapun visi dan misi yang digunakan yaitu:

Visi :

Menuju Papua Barat yang aman, sejahtera dan bermartabat

Misi :

- a. Menciptakan tata kelola pemerintahan yang baik berbasis aparatur yang bersih dan berwibawa (*good and clean governance*) serta otonomi khusus yang efektif;
- b. Mewujudkan pengelolaan lingkungan dan sumber daya alam yang berkeadilan dan berkelanjutan;
- c. Meningkatkan kualitas pelayanan dasar di bidang pendidikan dan kesehatan;
- d. Meningkatkan kapasitas infrastruktur dasar;
- e. Meningkatkan daya saing perekonomian dan investasi daerah berbasis pariwisata;
- f. Membangun pertanian yang mandiri dan berdaulat;
- g. Memperkuat pemberdayaan masyarakat, perempuan dan perlindungan anak berbasis masyarakat berketahanan sosial;
- h. Memperkuat kerukunan umat beragama dan kondusivitas daerah.

3. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi Papua dan Papua Barat

Berikut adalah tugas pokok dan fungsi dari Dinas Perhubungan Provinsi Papua Barat:

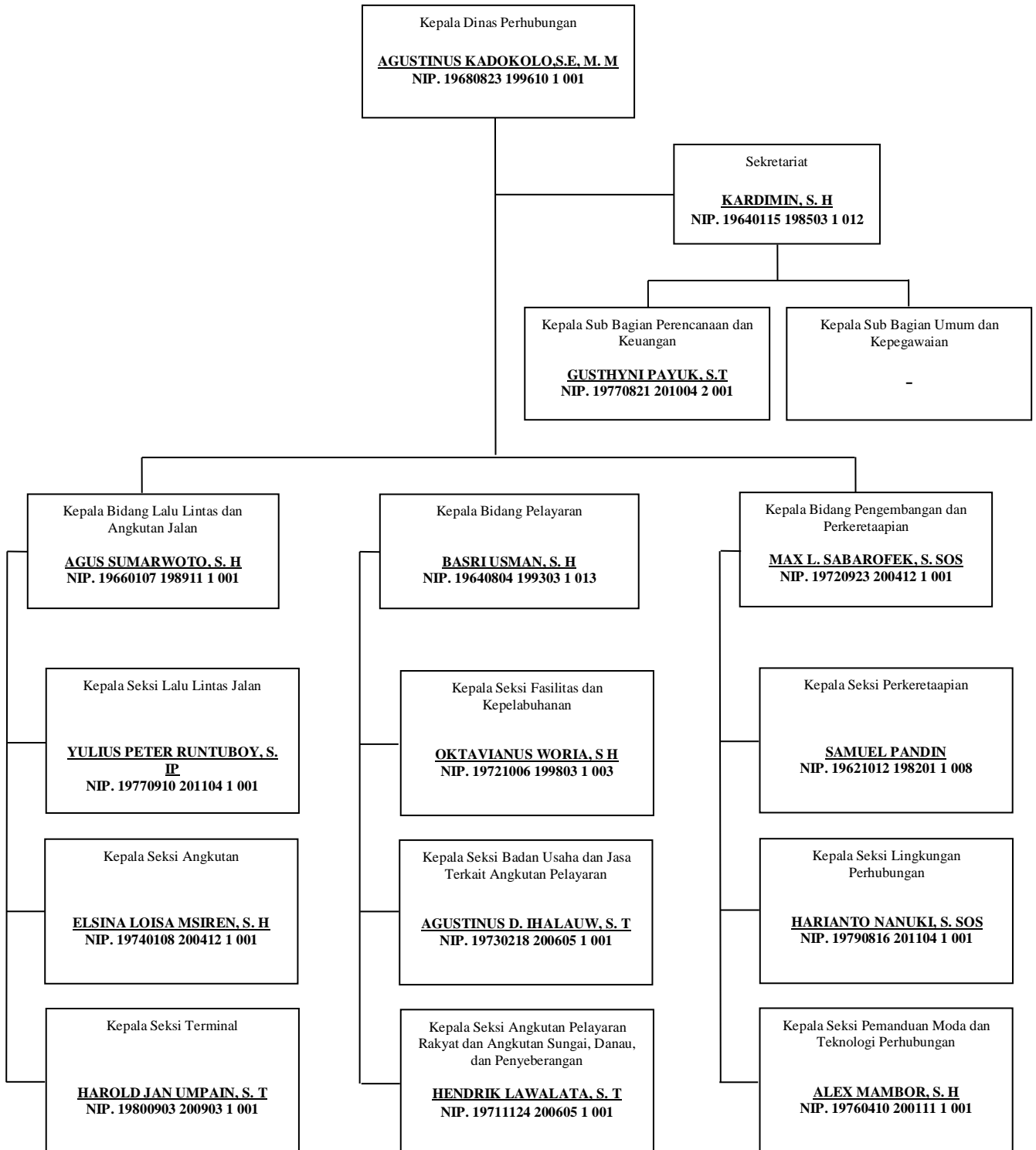
a. Tugas

Dinas Perhubungan Provinsi Papua Barat mempunyai tugas pokok membantu gubernur melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada Daerah Provinsi atau dengan kata lain melaksanakan urusan pemerintahan daerah berdasarkan azas otonomi, desentralisasi dan tugas pembantuan serta dapat ditugaskan untuk pelaksanaan penyelenggaraan wewenang yang dilimpahkan oleh pemerintah kepada gubernur selaku wakil pemerintah dalam rangka dekonsentrasi di Dinas Perhubungan.

b. Fungsi

- 1) Perumusan kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, perkeretaapian, pelayaran dan penerbangan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada daerah provinsi.
- 2) Pelaksanaan kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, perkeretaapian, pelayaran dan penerbangan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada provinsi.
- 3) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, perkeretaapian, pelayaran dan penerbangan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada daerah provinsi.
- 4) Pelaksanaan administrasi bidang perhubungan provinsi.
- 5) Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh gubernur terkait dengan tugas dan fungsi.

Berikut adalah struktur organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Papua Barat :



Gambar 4.19. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Papua Barat

1. Kepala dinas mempunyai tugas melaksanakan tugas pokoknya sesuai dengan kebijakan Gubernur dengan memperhatikan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
2. Bagian Sekretariat mempunyai tugas melaksanakan pemberian pelayanan teknis dan administratif kepada seluruh unit organisasi di lingkungan Dinas Perhubungan.
3. Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan bertugas melakukan penyiapan bahan pelaksanaan urusan kepegawaian, ketatausahaan, keuangan, kerumahtanggaan, kerja sama, hubungan masyarakat, kearsipan dan dokumentasi, penataan organisasi dan tata laksana serta penyusunan peraturan perundang-undangan.
4. Sub Bagian Kepegawaian dan Umum bertugas melakukan penyiapan bahan pelaksanaan urusan kepegawaian, ketatausahaan, keuangan, kerumahtanggaan, kerja sama, hubungan masyarakat, kearsipan dan dokumentasi, penataan organisasi dan tata laksana, serta penyusunan peraturan dan perundang-undangan.
5. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
6. Seksi Lalu Lintas Jalan bertugas melakukan penyiapan bahan rumusan dan pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang pelaksanaan manajemen lalu lintas jalan, persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas pada provinsi, penyediaan perlengkapan jalan di jalan provinsi, dan penerapan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas jalan.
7. Seksi Angkutan dan Terminal bertugas melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang rencana umum jaringan trayek antarkota dalam provinsi, perizinan angkutan orang dalam trayek di jalan antarkota dalam provinsi, tarif kelas ekonomi angkutan orang dalam trayek, fasilitas perizinan angkutan orang dalam trayek antarkota antarprovinsi, penetapan wilayah operasi dan perizinan angkutan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah

operasinya melampaui daerah kota/kabupaten dalam 1 (satu) Daerah provinsi, perizinan angkutan orang angkutan antar jemput antarkota dalam provinsi, penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan barang lintas daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) daerah provinsi, teknologi informasi angkutan jalan serta fasilitasi perizinan angkutan orang tidak dalam trayek lainnya.

8. Seksi Terminal bertugas melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang pengelolaan terminal tipe B.
9. Bidang Pelayaran bertugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, serta evaluasi dan pelaporan di bidang Pelayaran.
10. Seksi Kepelabuhanan bertugas melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan bidang pembangunan, penerbitan izin pembangunan pelabuhan pengumpan regional, perizinan pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan regional serta pembangunan dan perizinan pelabuhan sungai dan danau yang melayani trayek lintas daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi, perizinan pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan regional serta perizinan reklamasi wilayah perairan pelabuhan pengumpan regional, perizinan usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpan regional, perizinan pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan pengumpan regional serta perizinan pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) di dalam DLKr/ DLKp pelabuhan pengumpan regional.
11. Seksi Badan Usaha dan Jasa Terkait Angkatan Pelayaran bertugas melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan dibidang perizinan usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah dan beroperasi pada lintas pelabuhan antar daerah kab/kota dalam wilayah daerah Provinsi, serta perizinan usaha jasa terkait bongkar muat barang, Jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan pelabuhan, penyewaan peralatan angkutan

laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, tally mandiri dan depo peti kemas pelabuhan antar daerah Kabupaten/kota dalam wilayah Provinsi.

12. Seksi Angkutan Rakyat, dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan bertugas melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang perizinan usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan beroperasi pada lintas pelabuhan antar-Daerah Kabupaten Kota dalam Daerah provinsi, pelabuhan antar Daerah Provinsi dan pelabuhan internasional, penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal antar daerah kabupaten/kota dalam daerah provinsi yang terletak pada jaringan jalan provinsi dan/atau jaringan jalur penyeberangan provinsi, penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian lintas pelabuhan antar daerah kabupaten/kota dalam daerah provinsi yang terletak pada jaringan jalan provinsi dan/atau jaringan jalur penyeberangan provinsi, serta tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan antar daerah kabupaten/kota dalam daerah provinsi.
13. Bidang Perkeretaapian dan Pengembangan bertugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, serta evaluasi dan pelaporan di bidang Perkeretaapian dan Pengembangan Transportasi.
14. Seksi Perkeretaapian bertugas melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas daerah kabupaten/kota, penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya melebihi wilayah 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi, penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jalur kereta api provinsi, penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi, penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian provinsi dan

penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya melebihi 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi.

15. Seksi Lingkungan Perhubungan bertugas melakukan penyiapan badan perumusan dan pelaksanaan evaluasi dan pelaporan dibidang penetapan rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan provinsi, penetapan rencana induk perkeretaapian provinsi, penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan regional.
16. Seksi Pemaduan Moda dan Teknologi Perhubungan bertugas melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang penyediaan angkutan pemaduan moda, rencana umum jaringan trayek, perizinan dan tarif angkutan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) daerah kabupaten/kota dan pedesaan yang melampaui 1 (satu) daerah kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi, fasilitasi angkutan perintis dalam provinsi, fasilitas prizinan angkutan perkotaan dan pedesaan yang melampaui batas 1 (satu) daerah provinsi, pengelolaan data dan informasi transportasi, pengelolaan sistem informasi manajemen dan komunikasi transportasi serta pengembangan transportasi.

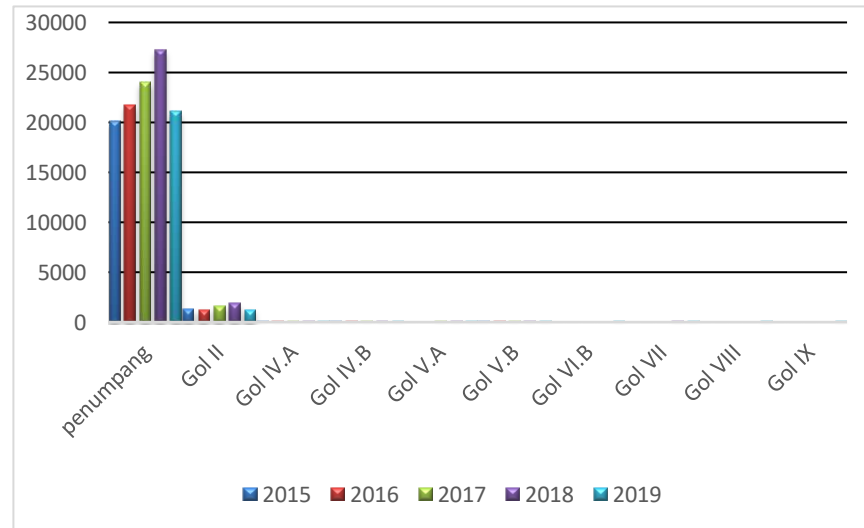
4.5. Produktivitas Angkutan Penyeberangan

Adapun data produktivitas yang di peroleh yaitu data produktivitas lima tahun terakhir dan data produktivitas survey dua belas hari yang di lakukan di Pelabuhan Penyeberangan Marampa. Berikut ini merupakan data produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Marampa :

Tabel 4.8
Data Produktivitas Kedatangan Kendaraan dan Penumpang Pelabuhan penyeberangan Marampa 5 tahun terakhir

NO	TAHUN	PENUMPANG	GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV.A	GOL IV.B	GOL V.A	GOL V.B	GOL VI.A	GOL VI.B	GOL VII	GOL VIII	GOL IX
1	2015	20128	0	1314	0	12	2	0	13	0	0	0	0	0
2	2016	21678	0	1266	0	20	3	0	17	0	0	0	0	0
3	2017	23970	0	1590	0	28	3	1	20	0	0	0	0	0
4	2018	27291	0	1877	0	31	2	2	15	0	0	1	0	0
5	2019	21080	0	1271	0	20	6	4	19	0	1	2	4	2
JUMLAH		114.147	0	7.318	0	111	16	7	84	0	1	3	4	2

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Biak (2020)

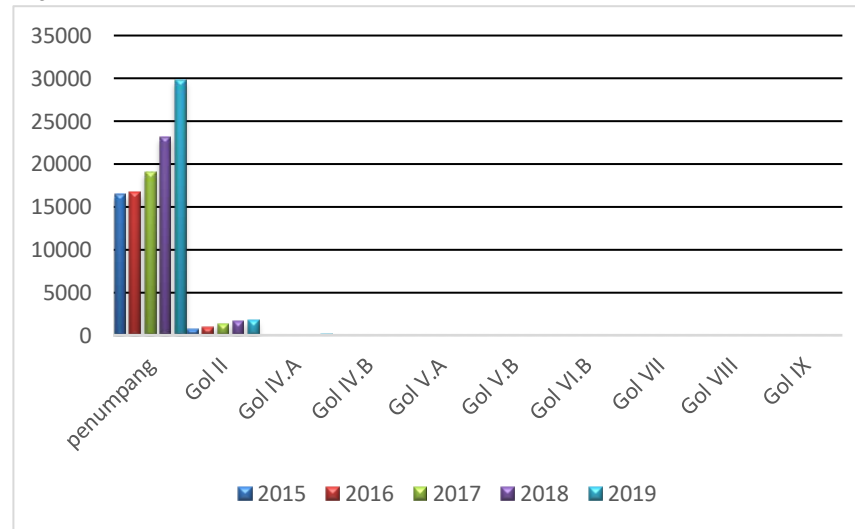


Gambar 4.20. Grafik Produktivitas Kedatangan 5 Tahun Terakhir

Tabel 4.9
Data Produktivitas Keberangkatan Kendaraan dan Penumpang Pelabuhan Penyeberangan Marampa 5 tahun terakhir

NO	TAHUN	PENUMPANG	GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV.A	GOL IV.B	GOL V.A	GOL V.B	GOL VI.A	GOL VI.B	GOL VII	GOL VIII	GOL IX
1	2015	16462	0	664	0	7	0	0	12	0	0	0	0	0
2	2016	16629	0	873	0	23	2	0	6	0	0	0	0	0
3	2017	19044	0	1376	0	22	8	1	8	0	0	1	0	0
4	2018	23077	0	1632	0	35	4	3	12	0	0	1	0	0
5	2019	29810	0	1707	0	159	15	6	27	0	5	5	2	1
JUMLAH		105.022	0	6.252	0	246	29	10	65	0	5	7	2	1

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Biak, (2020)

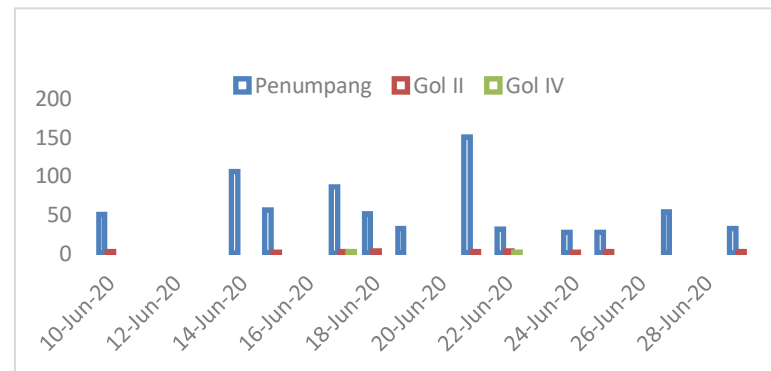


Gambar 4.21. Grafik Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir

Tabel 4.10. Produktivitas Kedatangan Harian Penumpang Dan Kendaraan Selama 12 Hari
Di Pelabuhan Penyeberangan Marampa

NO	TANGGAL	PENUMPANG	KENDARAAN							
			GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV	GOL V	GOL VI	GOL VII	GOL VIII
1	10 Juni 2020	50	-	2	-	-	-	-	-	-
2	14 Juni 2020	106	-	-	-	-	-	-	-	-
3	15 Juni 2020	56	-	1	-	-	-	-	-	-
4	17 Juni 2020	86	-	2	-	2	-	-	-	-
5	18 Juni 2020	51	-	3	-	-	-	-	-	-
6	19 Juni 2020	32	-	-	-	-	-	-	-	-
7	21 Juni 2020	150	-	2	-	-	-	-	-	-
8	22 Juni 2020	31	-	3	-	1	-	-	-	-
9	24 Juni 2020	27	-	1	-	-	-	-	-	-
10	25 Juni 2020	27	-	2	-	-	-	-	-	-
11	27 juni 2020	53	-	-	-	-	-	-	-	-
12	29 juni 2020	32	-	2	-	-	-	-	-	-
JUMLAH		701	-	18	-	3	-	-	-	-

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Papua Barat (2020)

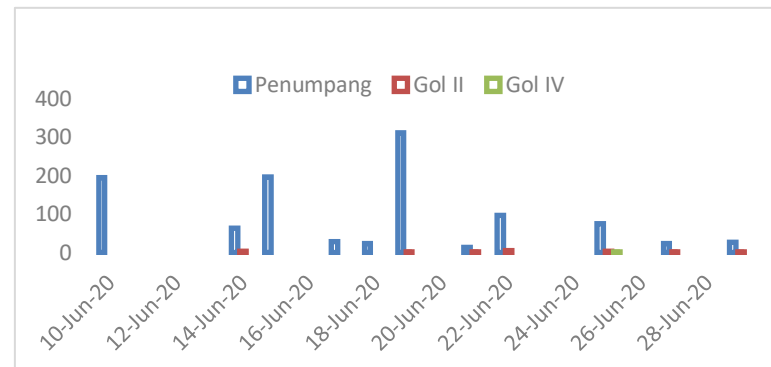


Gambar 4.22. Grafik Produktivitas Kedatangan Selama 12 Hari

Tabel 4. 11. Produktivitas Keberangkatan Harian Penumpang Dan Kendaraan Selama 12 Hari
Di Pelabuhan Penyeberangan Marampa

NO	TANGGAL	PENUMPANG	KENDARAAN							
			GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV	GOL V	GOL VI	GOL VII	GOL VIII
1	10 Juni 2020	194	-	-	-	-	-	-	-	-
2	14 Juni 2020	63	-	3	-	-	-	-	-	-
3	15 Juni 2020	195	-	-	-	-	-	-	-	-
4	17 Juni 2020	28	-	-	-	-	-	-	-	-
5	18 Juni 2020	23	-	-	-	-	-	-	-	-
6	19 Juni 2020	311	-	2	-	-	-	-	-	-
7	21 Juni 2020	14	-	2	-	-	-	-	-	-
8	22 Juni 2020	96	-	5	-	-	-	-	-	-
9	24 Juni 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	25 Juni 2020	75	-	3	-	1	-	-	-	-
11	27 juni 2020	23	-	2	-	-	-	-	-	-
12	29 juni 2020	27	-	1	-	-	-	-	-	-
JUMLAH		1049	-	18	-	1	-	-	-	-

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Papua Barat (2020)



Gambar 4.23. Grafik Produktivitas Keberangkatan Selama 12 Hari

4.6. Jaringan Transportasi Penyeberangan

Lintasan perintis merupakan lintasan yang mendapat subsidi dari pemerintah untuk dapat di layani guna untuk tetap memberikan pelayanan angkutan terhadap daerah – daerah yang permintaan akan angkutan masi sangat rendah dan membuka akses bagi daerah – daerah yang masi terisolir.

Untuk angkutan penyeberangan di Provinsi Papua Barat sampai saat ini telah memiliki trayek resmi yang merupakan ketetapan dari pemerintah daerah setempat. Lintasan yang ada di wilayah Provinsi Papua Barat khususnya di Pelabuhan Penyeberangan Marampa. Adapun lintasan tersebut diantaranya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.12. Lintasan Pelabuhan Penyeberangan di Manokwari Provinsi Papua Barat

No	Lintasan	Waktu Tempuh	
		Mil	Jam
1	Manokwari – Numfor	50	6
2	Manokwari - Biak	146	14
3	Manokwari – Wasior	130	10
4	Wasior - Nabire	117	9
5	Wasior - Windesi	50	6

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Biak (2020)



Gambar 4.24. Lintasan Pelabuhan Penyeberangan Marampa Manokwari

Pada gambar 4.24 diatas merupakan peta lintasan kapal dari pelabuhan penyeberangan Marampa. Dari gambar tersebut terlihat pelabuhan Marampa Manokwari, wasior dan windesi masuk di wilayah Provinsi Papua Barat sedangkan Pelabuhan Numfor, Biak dan Nabire masuk di wilayah Provinsi Papua.

Tabel 4.13. Jadwal Kapal Di Pelabuhan Penyeberangan Marampa Manokwari
Provinsi Papua Barat

JADWAL	KAPAL	LINTASAN	BERANGKAT		DATANG	
Minggu Ke-1 & 3	Kmp Napan	Wasior - Manokwari	Minggu	17:00	Jumat	5:00
		Manokwari - Wasior	Selasa	17:00	Senin	5:00
		Wasior - Nabire	Rabu	17:00	Rabu	5:00
		Nabire - Wasior	Kamis	17:00	Kamis	5:00
	Kmp Kasuari pasifik IV	Manokwari- Biak	Senin	17:00	Minggu	5:00
		Biak - Manokwari	Rabu	17:00	Selasa	5:00
		Manokwari - Numfor	Kamis	17:00	Kamis	5:00
		Numfor - Manokwari	Jumat	0:00	Kamis	22:00
		Manokwari - Biak	Jumat	17:00	Jumat	5:00
	Minggu Ke-2 & 4	Kmp Napan	Wasior - Manokwari	Minggu	17:00	Jumat
Manokwari - Wasior			Selasa	17:00	Senin	5:00
Wasior - Nabire			Rabu	17:00	Rabu	5:00
Nabire - Wasior			Kamis	17:00	Kamis	5:00
Kmp Kasuari pasifik IV		Numfor - Manokwari	Minggu	7:00	Minggu	5:00
		Manokwari - Numfor	Minggu	17:00	Minggu	12:00
		Biak - Manokwari	Rabu	17:00	Selasa	5:00
		Manokwari - Numfor	Kamis	17:00	Kamis	5:00
		Numfor - Manokwari	Jumat	0:00	Kamis	22:00
		Manokwari - Biak	Jumat	17:00	Jumat	5:00
Biak - Manokwari	Sabtu	17:00	Sabtu	5:00		

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Biak, (2020)

4.7. Permasalahan

4.7.1. Kondisi sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Marampa



Gambar 4.25. Kondisi Kendaraan Tidak Pada Tempatnya

Dari gambar 4.25 dapat diketahui bahwa pemilik kendaraan roda dua yang memarkirkan kendaraannya di jalan yang dimana belum diaturnya lokasi lapangan parkir, sehingga pada kondisi saat ini sistem zonasi di pelabuhan Marampa belum teratur.



Gambar 4.26. Kondisi Di *Trestle*

Dari gambar 4.26 bahwa kendaraan yang pengantar maupun penjemput dapat masuk sampai ke *Trestle* serta masyarakat bebas masuk ke *Trestle*, sehingga menambah kesulitan bagi pengelola untuk mengidentifikasi mana yang penumpang dan mana yang pengantar.



Gambar 4.27. Kondisi Di Depan Gerbang Menuju *Trestle*

Dari gambar diatas bahwa kendaraan yang akan masuk ke kapal dan kendaraan yang akan mengantarkan penumpang telah menunggu di depan jalan gerbang masuk ke *Trestle*. Sehingga memicu kemacetan dan membahayakan pengguna jasa karena mengambil jalur kendaraan lain.



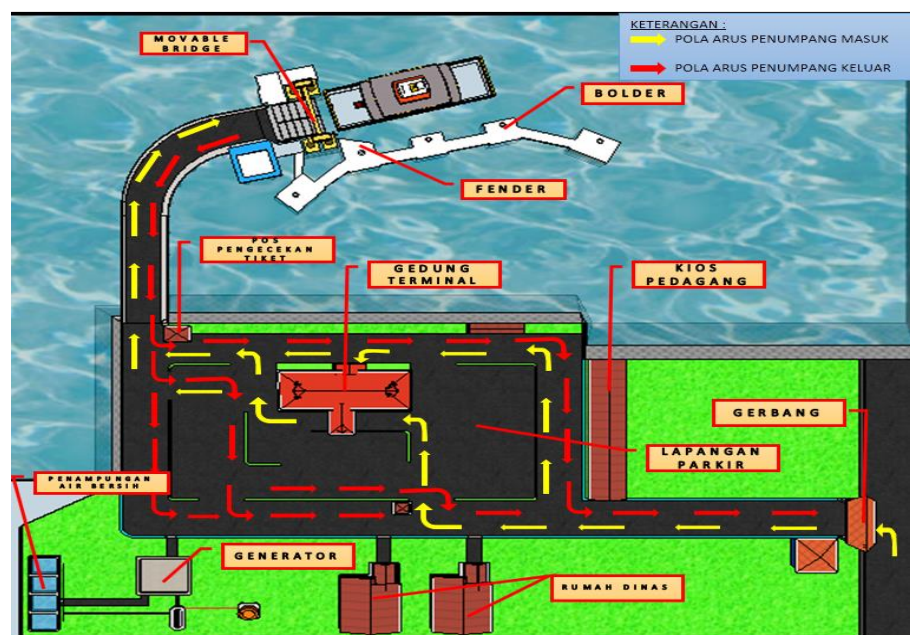
Gambar 4.28. Kendaraan Di Depan Terminal

Dari gambar di atas menunjukkan bahwa kendaraan yang akan menyeberang berhenti terlebih dahulu di depan terminal untuk membeli tiket yang dimana pembelian tiket dilakukan pada tempat yang sama

untuk penumpang dan kendaraan sehingga menyulitkan pengendaraan karena harus turun dari kendaraan terlebih dahulu untuk membeli tiket.

4.7.2. Kondisi Pola Arus Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Marampa

Pengaturan pola arus penumpang dan kendaraan di pelabuhan merupakan suatu hal yang penting guna meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa. Berikut *layout* pola arus penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Marampa:



Gambar 4.29. *Layout* Pola Arus Penumpang di Pelabuhan Marampa

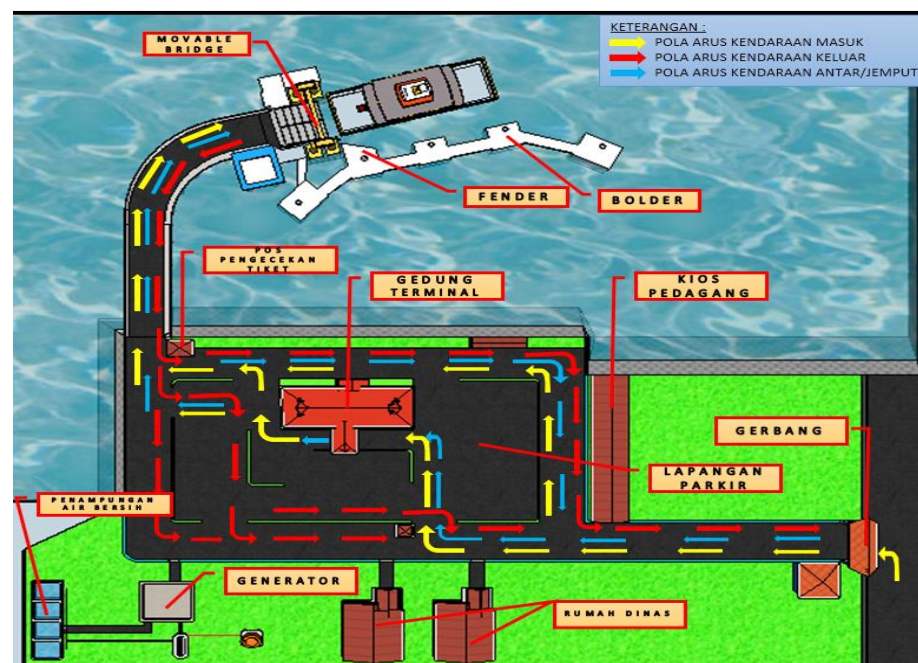
Berdasarkan gambar diatas tersebut dapat dijelaskan bahwa pola arus penumpang sebagai berikut:

1. Pola arus lalu lintas penumpang naik ke kapal pada saat ini :
 - a. Pola arus masuk penumpang dimulai dari gapura.
 - b. Penumpang langsung menuju loket yang ada di gedung terminal untuk membeli tiket.
 - c. Penumpang lalu menunggu kapal di ruang tunggu yang ada di dalam gedung terminal, namun dalam prakteknya banyak penumpang yang berjalan ke luar ruang tunggu untuk

menunggu kapal dikarenakan tidak adanya pengawasan dan petunjuk.

d. Penumpang naik kapal melalui *moveable bridge*.

2. Pola arus lalu lintas penumpang turun dari kapal pada saat ini :
 - a. Pola arus keluar penumpang juga dimulai dari melewati *moveable bridge* karena tidak adanya *gangway* penumpang.
 - b. Penumpang langsung berjalan keluar area pelabuhan.



Gambar 4.30. *Layout* Pola Arus Kendaraan Di Pelabuhan Marampa

Berdasarkan gambar diatas tersebut dapat dijelaskan bahwa pola arus kendaraan sebagai berikut:

1. Pola arus lalu lintas Kendaraan naik ke kapal pada saat ini :
 - a. Pola arus masuk kendaraan dimulai dari gapura.
 - b. Kemudian seluruh supir memarkirkan kendaraannya didepan terminal dan langsung menuju loket yang ada di gedung terminal untuk membeli tiket.
 - c. Kendaraan langsung masuk ke kapal.

2. Pola arus lalu lintas Kendaraan turun dari kapal pada saat ini :
 - a. Pola arus keluar kendaraan dimulai dari melewati *moveable bridge* secara bergantian.
 - b. Kemudian kendaraan langsung keluar dari area pelabuhan melalui gapura.