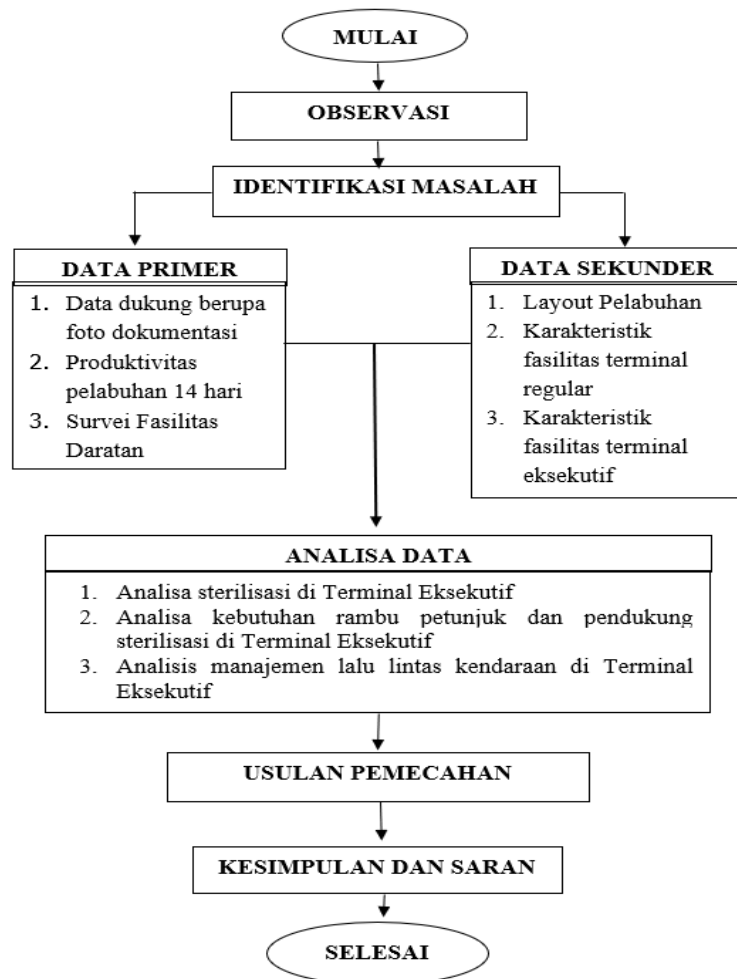


## BAB III METODE PENELITIAN

### 3.1 Alur Pikir

Bagian yang terpenting dalam sebuah penelitian terdapat kerangka pemikiran yang berguna agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target penelitian yang dimulai dari awal penelitian sampai dengan proses itu selesai. Adapun bagan alur pikir dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 3.1 Bagan Alur Pikir

## **3.2 Metode Pengumpulan Data**

### **3.2.1 Metode Observasi**

Metode Observasi adalah cara pengumpulan data dengan cara melakukan pencatatan dengan cermat dan sistematis secara langsung di lapangan. Observasi adalah salah satu metode pengumpulan data dengan cara mengamati atau meninjau secara cermat dan langsung di lokasi penelitian untuk mengetahui kondisi yang terjadi atau membuktikan kebenaran dari sebuah desain penelitian yang sedang dilakukan. Data yang telah didapatkan tersebut lalu dicatat agar dapat digunakan sebagai data untuk menganalisa permasalahan yang ada secara tepat, akurat dan pasti, data yang didapatkan melalui metode ini antara lain adalah data primer, yang diperoleh secara langsung dari sumbernya, diamati dan dicatat dari apa yang terjadi di lapangan.

### **3.2.2 Metode Survei**

Metode Survei adalah metode untuk mengumpulkan informasi dari kelompok yang mewakili sebuah populasi. metodologi survei mempelajari pengambilan sampel unit individu dari suatu populasi dan teknik terkait pengumpulan data survei, seperti pembuatan kuesioner dan metode untuk meningkatkan jumlah dan akurasi tanggapan dalam survei. Metodologi survei mencakup instrumen atau prosedur yang mengajukan satu atau lebih pertanyaan yang mungkin atau mungkin tidak dijawab. Pada umumnya, sampel yang digunakan sebagai unit analisis adalah individu. Namun demikian, unit lain seperti rumah tangga, kelompok, perusahaan, sampai negara bisa pula digunakan sebagai unit analisis. Salah satu yang perlu diingat dalam penelitian Survei adalah penggunaan sampel sebagai sumber data primer, Survei yang dilakukan antara lain adalah sebagai berikut :

1. Survei Produktivitas Pelabuhan 14 hari;
2. Survei fasilitas Daratan Pelabuhan.

### 3.2.3 Metode Institusional

Dilakukan dengan cara mengumpulkan data dari instansi yang terkait dan berhubungan dengan penelitian ini seperti :

1. Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung
2. Dinas Perhubungan Provinsi Lampung
3. PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni
4. Kantor Satuan Kerja BPTD Wilayah VI Provinsi Bengkulu dan Lampung

Adapun data yang di dapat dengan menggunakan metode institusional adalah Data sekunder, yang merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung, Kelebihan data sekunder adalah data tersebut lebih mudah dan lebih cepat diperoleh.

### 3.3 Metode Analisa

Berikut metode Analisa yang dilakukan dalam pemecahan masalah yang terjadi :

1. Analisa Sterilisasi di Terminal Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan.

Analisa Sterilisasi di Terminal Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dilakukan dengan cara mendapatkan data hasil penelitian dengan keadaan eksisting (sebenarnya) yang terjadi di Terminal Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dan dilakukan evaluasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan.. Adapun isi dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan adalah sebagai berikut:

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 dan lancar sebagaimana dimaksud pada

- ayat (1) wajib 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;
  4. Pasal 3 ayat (2): Sistem zona dimaksud ayat (1) meliputi:
    - a) Zonasi A untuk orang;
    - b) Zonasi B untuk kendaraan; dan
    - c) Zonasi untuk fasilitas vital.
  5. Pasal 3 ayat (3) : Zonasi A sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi:
    - a. Zona A1 untuk penempatan loket dan parkir kendaraan dan hanya diperuntukkan bagi pengantar/penerima penumpang (dari pintu gerbang Pelabuhan sampai loket);
    - b. Zona A2 untuk ruang tunggu penumpang dan hanya diperuntukkan bagi calon penumpang;
    - c. Zona A3 untuk pemeriksaan tiket penumpang dan hanya diperuntukkan bagi orang yang akan menyeberang.
  6. Pasal 3 ayat (4) : Zonasi B sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi :
    - a. Zona B1 merupakan area pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi kendaraan;
    - b. Zona B2 merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket);
    - c. Zona B3 merupakan area muat kendaraan siap masuk kapal.
  7. Pasal 3 ayat (5): Zona C sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas antara lain:
    - a. Bunker;
    - b. Rumah *moveble bridge*;
    - c. Hidran air;

- d. Gardu listrik/genset;
  - e. Tempat bolder;
8. Pasal 3 ayat (6) : Sistem zonasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diusulkan oleh operator pelabuhan penyeberangan setelah mendapatkan rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan Penyeberangan.
  9. Pasal 4 ayat (1) : Operator Pelabuhan penyeberangan wajib melakukan sterilisasi terhadap zona sebagaimana dimaksud dalam pasal 3.
  10. Pasal 4 ayat (2) : Operator Pelabuhan penyeberangan wajib menjaga lingkungan.
  11. Pasal 4 : pengawasan pelaksanaan sterilisasi Pelabuhan penyeberangan oleh Direktur Jenderal dalam hal ini dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Penyeberangan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Penyeberangan.
  12. Pasal 5 : Dalam hal pengawasan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ditemukan pelanggaran pelanggaran, Direktur Pembinaan Keselamatan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melaporkan kepada Direktur Jenderal.

## 2. Analisa Perlengkapan Rambu Petunjuk dan Pendukung Sterilisasi

Pengadaan rambu darat untuk mendukung sterilisasi serta kelancaran kegiatan pengoperasian di pelabuhan penyeberangan Bakaueheni 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 3.2 Contoh Rambu peringatan

## 2. Rambu larangan

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



Gambar 3.3 Contoh Rambu Larangan

## 3. Rambu perintah

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



Gambar 3.3 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 3.4 Contoh Rambu Petunjuk

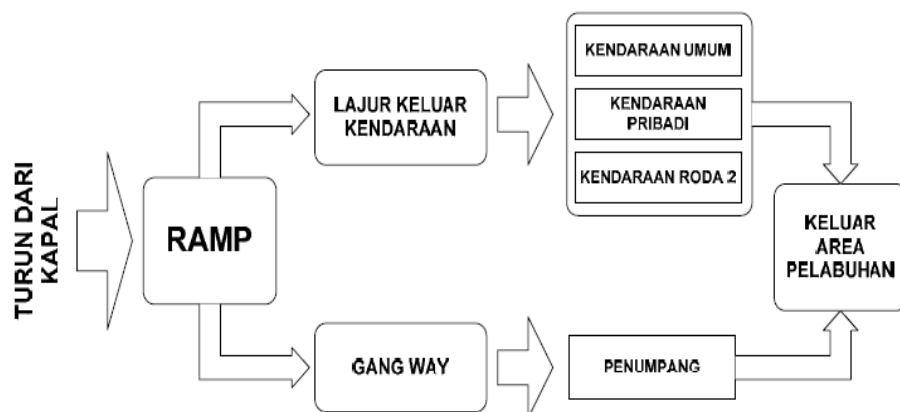
### 3. Analisa Manajemen Lalu Lintas Kendaraan di Terminal Eksekutif Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Analisa manajemen lalu lintas kendaraan di pelabuhan yaitu dengan menganalisa kondisi pola arus kendaraan yang ada. Kondisi tersebut akan disesuaikan dengan Surat Keputusan Direktorat Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

#### a. Manajemen lalu lintas kendaraan dan penumpang turun dari kapal berdasarkan SK.242/HK.104/DRJD/2010 yaitu sebagai berikut:

Berdasarkan gambar 3.5 urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat turun dari kapal. Urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut:

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

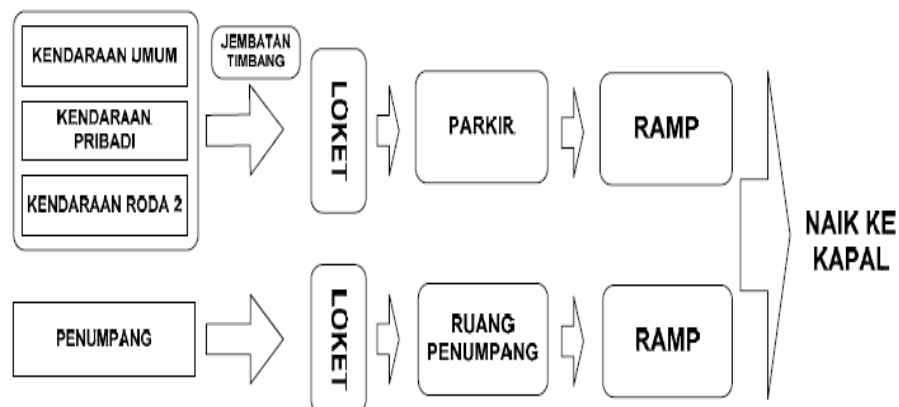


Gambar 3.5 Pola Arus Lalu Lintas Turun Dari Kapal

- b. Manajemen lalu lintas kendaraan dan penumpang naik ke kapal berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010, yaitu sebagai berikut:

Berdasarkan gambar 3.6 urutan pemisahan antara lalu lintas penumpang dan kendaraan saat naik ke kapal. Urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal adalah sebagai berikut:

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





Gambar 3.6 Pola Arus Lalu Lintas Naik Ke Kapal