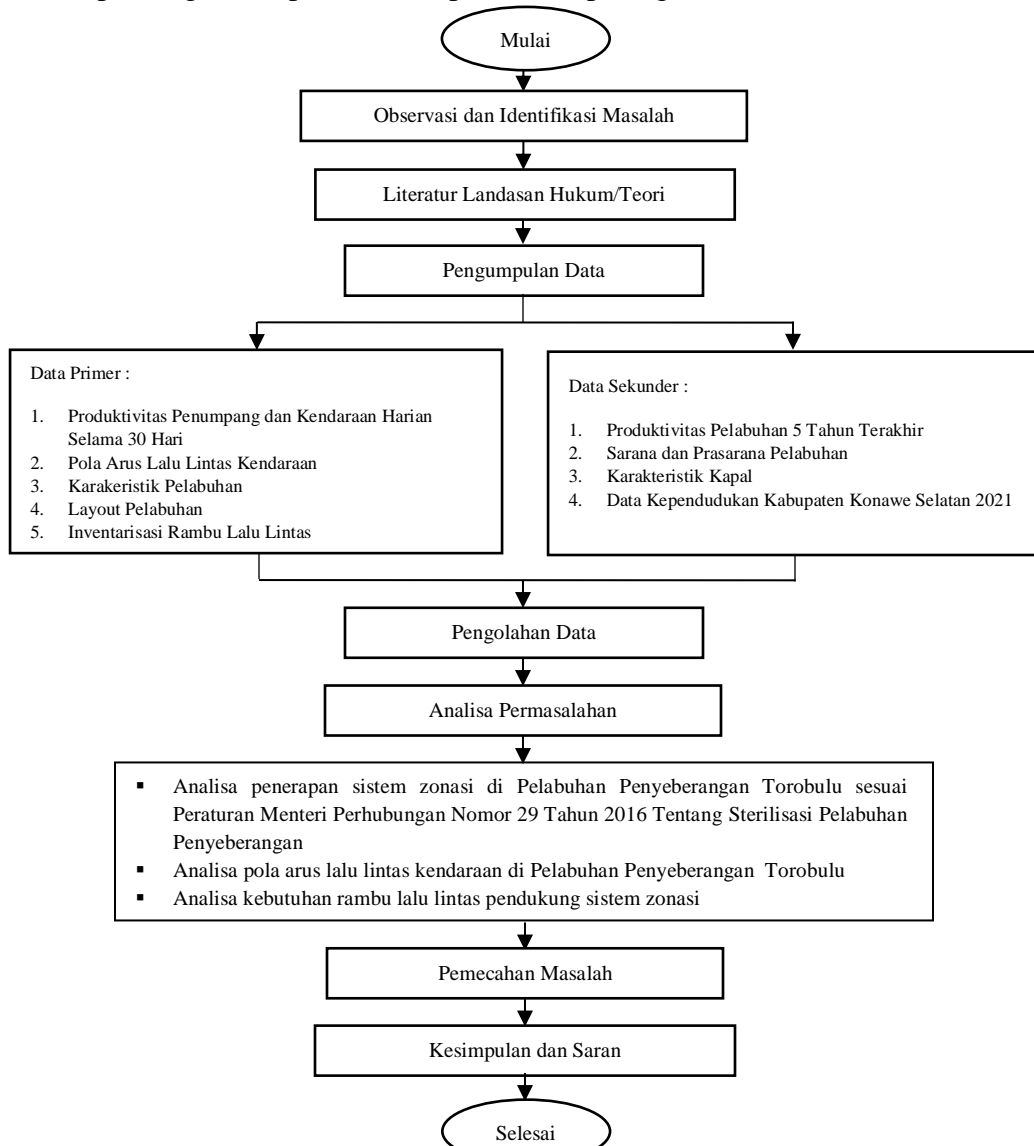


## BAB III METODE PENELITIAN

### 3.1 Alur Pikir

Adapun bagan alir penulisan dapat dilihat pada gambar berikut :



**Gambar 3.1** Bagan Alir Penelitian

## 3.2 Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan dalam penulisan ini bertujuan untuk mempermudah pemahaman isi dari Kertas Kerja Wajib (KKW). Metode yang digunakan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

### 3.2.1 Data Primer

Menurut Suryabrata (2016:38) menegaskan, “data Primer yaitu data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti (atau petugas-petugasnya) dari sumber pertamanya.” Metode yang digunakan dalam pengumpulan data primer yaitu:

#### 1. Metode Observasi

Metode Observasi adalah cara pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung secara cermat dan sesuai dengan keadaan yang sedang terjadi. (Martono, 2014:86). Penulis menggunakan metode ini dengan mengamati dan melakukan pengambilan dokumentasi secara langsung mengenai kegiatan operasional pelabuhan.

Adapun data yang didapat dari metode observasi yaitu

- a. Layout Pelabuhan Penyeberangan Torobulu
- b. Pola arus lalu lintas kendaraan Pelabuhan Penyeberangan Torobulu

#### 2. Metode Perhitungan

Metode Perhitungan adalah metode yang digunakan surveyor menghitung jumlah objek dalam kurun waktu tertentu dengan menggunakan alat bantu ataupun dengan bantuan garis turus. Data yang diperoleh berupa data kuantitatif yang akurat yaitu :

##### a. Survei Produktivitas Harian

Menghitung produktivitas pelabuhan per hari, survei ini dilakukan selama 30 hari mulai tanggal 17 Maret 2021 – 15 April 2021.

##### b. Pengukuran Wilayah Pelabuhan

Melakukan pengukuran luasan wilayah pelabuhan beserta fasilitasnya menggunakan alat meteran, *clipboard*, dan pulpen.

### 3.2.2 Data Sekunder

Data yang telah diperoleh dari instansi atau lembaga kemudian diolah dengan alat uji statistik yang sesuai. (Martono, 2014:139)

#### 1. Metode Literatur (Kepustakaan)

Studi kepustakaan ini terkait dengan objek penelitian. Buku-buku, jurnal atau artikel apa saja yang mendukung seluruh proses penelitian (Chang, 2014:29).

#### 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. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara

Adapun data yang didapat dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara yaitu Sarana dan Prasarana Pelabuhan

##### b. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bau – Bau

Adapun data yang didapat dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bau – Bau yaitu :

1) Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun Terakhir

2) Karakteristik Kapal

##### c. Badan Pusat Stastistik Kabupaten Konawe Selatan

Adapun data yang didapat dari Badan Pusat Stastistik Kabupaten Konawe Selatan yaitu Data Kependudukan.

### 3.3 Analisa

Dari permasalahan yang ada maka penulis melakukan beberapa analisa untuk memecahkan permasalahan diatas dan analisa yang digunakan untuk menyelesaikan permasalahan ini yaitu :

### 3.3.1 Analisa Penerapan Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Torobulu

Analisa yang digunakan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut yaitu dengan menetapkan dan melakukan pembagian batas-batas wilayah yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan. Berikut langkah – langkah yang digunakan yaitu :

1. Observasi langsung ke lapangan yaitu untuk mengetahui kondisi sebenarnya mengenai penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Torobulu
2. Melakukan pengukuran wilayah pelabuhan beserta fasilitasnya
3. Menentukan penerapan sistem zonasi yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan

Berikut ini analisa penerapan sistem zonasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan yaitu :

1. Zonasi A untuk Orang  
Zonasi A sebagaimana dimaksud meliputi:
  - a. Zona A1 untuk penempatan loket dan parkir kendaraan dan hanya di peruntukan bagi pengantar/penjemput penumpang (dari pintu gerbang pelabuhan sampai loket).
  - b. Zona A2 untuk ruang tunggu dan hanya di peruntukan bagi calon penumpang.
  - c. Zona A3 untuk pemeriksaan tiket penumpang dan hanya di peruntukan bagi orang yang akan menyeberang.
2. Zonasi B untuk Kendaraan  
Zonasi B sebagaimana dimaksud meliputi:

- a. Zona B1 merupakan area pelabuhan untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi kendaraan
  - b. Zona B2 merupakan area pelabuhan untuk antrian kendaraan yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket)
  - c. Zona B3 merupakan area muat kendaraan siap masuk ke kapal
3. Zonasi C untuk Fasilitas Vital
- Zona C sebagaimana dimaksud merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas, antara lain:
- a. *Bunker*
  - b. Rumah MB dan *Gangway*
  - c. *Hidran* air
  - d. Gardu Listrik/ *Genset*
  - e. Tempat *Bolder*

### 3.3.2 Analisa Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Torobulu

Analisa pola arus lalu lintas kendaraan di pelabuhan yaitu dengan menganalisa kondisi pola arus lalu lintas kendaraan yang ada. Kondisi tersebut akan disesuaikan dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Berikut langkah – langkah yang digunakan yaitu :

1. Observasi langsung ke lapangan yaitu untuk mengetahui kondisi eksisting pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Torobulu
2. Mendapatkan layout pola arus lalu lintas kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Torobulu

3. Menentukan pola arus lalu lintas kendaraan yang sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

Berikut ini analisa pola arus lalu lintas kendaraan sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan yaitu :

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

Urut-urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat naik ke kapal adalah sebagai berikut:

  - a. Kendaraan masuk pintu pelabuhan melalui loket kendaraan masuk yang telah ditentukan.
  - 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 Analisa Kebutuhan Rambu Lalu Lintas Pendukung Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Torobulu

Analisa kebutuhan rambu lalu lintas sistem zonasi untuk kelancaran, ketertiban dan teraturnya pelabuhan perlu penambahan rambu darat untuk mendukung sistem zona serta pengaturan lalu lintas di Pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. Berikut langkah – langkah yang digunakan yaitu:

1. Observasi langsung ke lapangan yaitu untuk mengetahui kondisi eksisting penempatan rambu lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Torobulu
2. Melakukan survei tempat-tempat yang memerlukan rambu lalu lintas
3. Menentukan kebutuhan rambu lalu lintas pendukung sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas

Berikut ini analisa kebutuhan rambu lalu lintas pendukung sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas yaitu :

1. Rambu peringatan digunakan untuk memberikan peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.
2. Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan.

3. Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.
4. Rambu petunjuk digunakan untuk memandu Pengguna Jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada Pengguna Jalan.