

**PENERAPAN ZONASI PELABUHAN DALAM RANGKA  
OPTIMALISASI OPERASIONAL PADA PELABUHAN  
 PENYEBERANGAN TELUK BUNGUS PROVINSI  
SUMATERA BARAT**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

**RIFKY KHOIRUL AMRIE**

**NPM. 22 03 017**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN  
PENYEBRANGAN PALEMBANG**

**TAHUN 2025**

**PENERAPAN ZONASI PELABUHAN DALAM RANGKA  
OPTIMALISASI OPERASIONAL PADA PELABUHAN  
 PENYEBERANGAN TELUK BUNGUS PROVINSI  
SUMATERA BARAT**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

**RIFKY KHOIRUL AMRIE**

**NPM. 22 03 017**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN  
PENYEBRANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2025**

**PENERAPAN ZONASI PELABUHAN DALAM RANGKA  
OPTIMALISASI OPERASIONAL PADA PELABUHAN  
PENYEBERANGAN TELUK BUNGUS PROVINSI  
SUMATERA BARAT**

Disusun dan Diajukan Oleh:

RIFKY KHOIRUL AMRIE

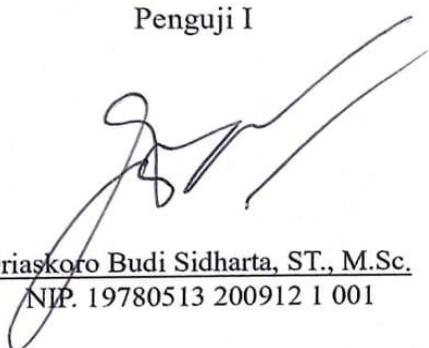
NPM. 22 03 017

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal 30 Juli 2025

Menyetujui

Pengaji I



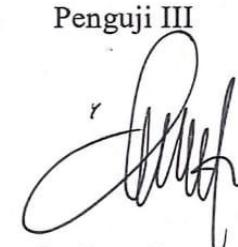
Driaskoro Budi Sidharta, ST., M.Sc.  
NIP. 19780513 200912 1 001

Pengaji II



Erli Pujiyanto, SE., MM.  
NIP. 19880420 201012 1 004

Pengaji III

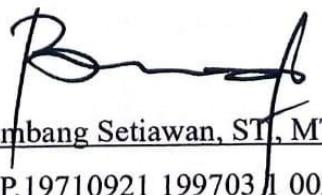


Aulia Ika Atika, M.Pd.  
NIP. 19920125 202321 2 036

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Bambang Setiawan, ST., MT  
NIP. 19710921 199703 1 002

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : PENERAPAN ZONASI PELABUHAN DALAM RANGKA OPTIMALISASI OPERASIONAL PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TELUK BUNGUS PROVINSI SUMATERA BARAT.

Nama Taruna/I : RIFKY KHOIRUL AMRIE

NPM : 22 03 017

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, 28 Juli 2025,

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II



Febriansyah, S.T., M.T  
NIP. 19890213 201001 1 002



Hartoyo, S.SiT.,MM  
NIP. 19760422 201012 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Bambang Setiawan, ST., MT  
NIP. 19730921 199703 1 002

## SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Rifky Khoirul Amrie

NPM : 2203017

Program Studi : Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “Penerapan Zonasi Pelabuhan Dalam Rangka Optimalisasi Operasional Pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus Provinsi Sumatera Barat” dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya No. 116, Prajin, Banyuasin 1

Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/I Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Pemegang Hak Cipta

Palembang, 20 Juli 2025

Pencipta



(Poltektrans SDP Palembang)

(Rifky Khoirul Amrie)

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Rifky Khoirul Amrie

NPM : 2203017

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**"PENERAPAN ZONASI PELABUHAN DALAM RANGKA OPTIMALISASI OPERASIONAL PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TELUK BUNGUS PROVINSI SUMATERA BARAT"**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh pihak Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, 30 Juli 2025

Pencipta



(Rifky Khoirul Amrie)



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
BADAN LAYANAN UMUM

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG



Jl. Sabar Jaya No. 116 | Telp. : (0711) 753 7278 | Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id  
Palembang 30763 | Fax. : (0711) 753 7263 | Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME

Nomor : 107 / PD / 2025

Tim Verifikator Smiliarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : RIFKY KHOIRUL AMRIE  
NPM : 2203017  
Program Studi : D. III STUDI MTPD  
Judul Karya : PENERAPAN ZONASI PELABUHAN DALAM RANGKA  
OPTIMALISASI OPERASIONAL PADA PELABUHAN  
PENYEBERANGAN TELUK BUNGUS PROVINSI  
SUMATERA BARAT

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 25% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out Wisuda*.

Palembang, 26 Agustus 2025

Verifikator

Kurniawan.,S.IP  
NIP. 19990422 202521 1 005



"The Bridge Start Here"



## KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas limpahan Rahmat dan karunianya penulis dapat menyelesaikan penelitian kertas kerja wajib yang berjudul, **“PENERAPAN ZONASI PELABUHAN DALAM RANGKA OPTIMALISASI OPERASIONAL PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TELUK BUNGUS PROVINSI SUMATERA BARAT”** tepat pada waktu yang telah di tentukan.

Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk memenuhi syarat menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini masih banyak terdapat kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang saya miliki. Untuk itu dengan segala kerendahan hati saya mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun sebagai bahan perbaikan demi kesempurnaan Kertas Kerja Wajib ini. Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Teristimewa untuk kedua orang tua saya tersayang. Alqusyairi dan Martini yang senantiasa memberikan rasa sayang, didikan, materi serta doa yang selalu di panjatkan kepada Allah SWT untuk penulis.
3. Kakak dan Ayukku tercinta Berry Andriawan, Indah Dian Permata, dan Agung Satria Mahardika, Serta seluruh keluarga besar penulis yang tiada hentinya memberikan semangat, motivasi dan dukungan serta doa ke pada penulis.
4. Bapak Dr. ir Eko Nugroho Widjatmoko., M.M., IPM., M.Mar.E, selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
5. Wakil Direktur I Bapak Dr. Andri Yulianto, M.T., M.Mar.E, Wakil Direktur II Bapak Dr. Capt. Moh Aziz Rohman, M.M.,Mar, dan Wakil Direktur III Bapak

Broto Priyono, S.SiT., M.T Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.

6. Bapak Febriansyah, S.T, M.T sebagai Dosen Pembimbing I dan Bapak Hartoyo, S.SiT., MM sebagai Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib , terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan.
7. Para dosen Program Studi Diploma III MTPD, yang telah membimbing selama pendidikan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
8. Seluruh kakak alumni beserta pegawai Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Sumatera Barat dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang telah merangkul, mendidik dan telah banyak membantu dalam pelaksanaan kegiatan PKL maupun magang.
9. Teman seperjuangan selaku tim PKL BPTD Kelas II Sumatera Barat (Sumbar Balimo) Yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
10. Rekan–rekan satu angkatan XXXIII “ABHISEVA NAWASENA” terimakasih atas bantuan dan doanya.
11. Sobat Kamar 02 Singkarak, Restu Agung Maulana, Dwiky Gunawan, dan Tjut Syah al Faqih Terima kasih telah memberikan inspirasi dan banyak cerita di kehidupan kampus.
12. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya dan dapat menjadi masukan bagi kampus maupun instansi terkait khususnya pengembangan di bidang SDP serta dapat dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik lagi dimasa yang akan datang

**Penerapan Zonasi Pelabuhan Dalam Rangka Optimalisasi Operasional  
Pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus  
Provinsi Sumatera Barat**  
Rifky Khoirul Amrie (2203017)  
Dibimbing oleh; Febriansyah, S.T, M.T dan Hartoyo, S.SiT., MM

**ABSTRAK**

Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus baru saja dilakukan revitalisasi pada tahun 2023 dan belum diterapkannya sistem zonasi yang sesuai dengan PM 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan, sehingga penataan wilayah pelabuhan belum teratur yang menyebabkan masih adanya permasalahan terkait operasional pelabuhan seperti kendaraan pengantar/penjemput memasuki area *trestle*, angkutan umum parkir di lapangan parkir siap muat, dan masih terdapat penumpang yang menunggu di luar ruang tunggu. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran operasional angkutan penyeberangan di area Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus. Untuk menganalisis hal tersebut digunakan analisis rencana penerapan zonasi, analisis pengaturan pola arus lalu lintas, dan analisis kebutuhan fasilitas pendukung untuk mendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan terkait sistem zonasi bahwasanya sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus belum diterapkan dikarenakan fasilitas pendukung seperti *tollgate*, dan rambu-rambu batas wilayah zonasi, serta fasilitas pendukung lainnya seperti , *trotoar*; *barrier*; *zebra cross*, dan rambu-rambu lalu lintas yang belum tersedia. Oleh karena itu, Kesimpulan yang dapat ditarik adalah perlu adanya penambahan *tollgate* bagi kendaraan, rambu-rambu batas wilayah zonasi serta fasilitas pendukung lainnya sehingga Pelabuhan penyeberangan teluk bungus dapat menerapkan sistem zonasi yang sesuai dengan PM 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan. Hal ini bertujuan agar operasional Pelabuhan dapat berjalan dengan lancar dan dapat mengurangi keberadaan penumpang yang tidak berkepentingan memasuki area yang di larang.

**Kata Kunci:** Pelabuhan, Sistem Zonasi, Pola Arus lalu lintas

# **Implementation of Port Zoning to Optimize Operations at Teluk Bungus Ferry Port West Sumatra Province**

Rifky Khoirul Amrie (2203017)

Supervised by: Febriansyah, S.T, M.T and Hartoyo, S.SiT., MM

## **ABSTRACTION**

The Bungus Bay Ferry Port has just been revitalized in 2023 and the zoning system in accordance with PM 91 of 2021 concerning Zoning in Port Areas has not yet been implemented. So that the arrangement of the port area is not yet organized, which causes problems related to port operations such as delivery/pick-up vehicles entering the trestle area, public transportation parking in the ready-to-load parking lot, and there are still passengers waiting outside the waiting room. The purpose of this study is to ensure the safety, security, orderliness, and smooth operation of ferry transportation in the Bungus Bay Ferry Port area. This analysis uses an analysis of the zoning implementation plan, an analysis of traffic flow patterns, and an analysis of the need for supporting facilities to support the zoning system and traffic flow patterns at the Bungus Bay Ferry Port.

Based on the results of the analysis carried out regarding the zoning system, the zoning system at the Bungus Bay Ferry Port has not been implemented because supporting facilities such as toll gates and zoning boundary signs, as well as other supporting facilities such as sidewalks, barriers, zebra crossings and traffic signs are not yet available. Therefore, the conclusion that can be drawn is the need for additional toll gates for vehicles, zoning boundary signs and other supporting facilities so that the Teluk Bungus Ferry Port can implement a zoning system in accordance with PM 91 of 2021 concerning Zoning in Port Areas. This aims to ensure that port operations can run smoothly and can reduce the presence of unauthorized passengers entering prohibited areas.

**Keywords:** Port, Zoning System, Traffic Flow Pattern

## DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Halaman Persetujuan Seminar	ii
Halaman Surat Peralihan hak Cipta	iv
Halaman Pernyataan Keaslian	v
Kata Pengantar	vii
Abstrak	ixx
<i>Abstraction</i>	x
Daftar Isi	xii
Daftar Gambar	xiii
Daftar Tabel	xv
Daftar Lampiran	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Masalah	3
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka	5
1. Penelitian Terdahulu	5
2. Teori Pendukung Yang Relevan	6
B. Landasan Teori	6
BAB III METODE PENELITIAN	18
A. Desain Penelitian	18
B. Teknik Pengumpulan Data	20
C. Teknik Analisis Data	22
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	27
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	27
B. Analisis	64
C. Pembahasan	68
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	91
A. Kesimpulan	91
B. Saran	91

DAFTAR PUSTAKA	93
LAMPIRAN	95

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Contoh Tata Letak Zonasi	11
Gambar 2. 2 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan Dan Penumpang Turun Dari Kapal	14
Gambar 2. 3 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan Dan Penumpang Naik Ke Kapal	14
Gambar 2. 4 Contoh Ukuran Daun Rambu Peringatan	16
Gambar 2. 5 Contoh Ukuran Daun Rambu Larangan	16
Gambar 2. 6 Contoh Ukuran Daun Rambu Perintah	17
Gambar 2. 7 Contoh Ukuran Daun Rambu Petunjuk	17
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	20
Gambar 4. 1 Peta Wilayah Kota Padang	27
Gambar 4. 2 Kmp. Ambu-Ambu	33
Gambar 4. 3 Kmp. Gambolo	35
Gambar 4. 4 Kantor Pelabuhan	37
Gambar 4. 5 Lapangan Parkir Siap Muat	38
Gambar 4. 6 Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput	38
Gambar 4. 7 Ruang Tunggu Penumpang	39
Gambar 4. 8 Loket Penumpang Dan Kendaraan	39
Gambar 4. 9 Pos Jaga	40
Gambar 4. 10 Toll Gate	40
Gambar 4. 11 Jembatan Timbang	41
Gambar 4. 12 Pos Jembatan Timbang	41
Gambar 4. 13 Musholla	42
Gambar 4. 14 Toilet	42
Gambar 4. 15 Kantin	43
Gambar 4. 16 Rumah Genset	43
Gambar 4. 17 Instalasi Air	44
Gambar 4. 18 Dermaga Movable Bridge (Mb)	45
Gambar 4. 19 Dermaga Plengsengan	45
Gambar 4. 20 Rumah Operator Movable Bridge (Mb)	46
Gambar 4. 21 Trestle	46
Gambar 4. 22 Gangway	47
Gambar 4. 23 Catwalk	47
Gambar 4. 24 Mooring Dolphin	48
Gambar 4. 25 Breasting Dolphin	48
Gambar 4. 26 Bolder	49
Gambar 4. 27 Fender	49
Gambar 4. 28 Layout Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus	50
Gambar 4. 29 Struktur Organisasi	50
Gambar 4. 30 Lintasan Padang – Mentawai	60
Gambar 4. 31 Pengantar/Penjemput Berada Di Area Trestle	64
Gambar 4. 32 Penumpukan Loket Penumpang Dan Kendaraan	65
Gambar 4. 33 Angkutan Umum Memasuki Lapangan Parkir Siap Muat	65

Gambar 4. 34 Penumpang Menunggu Di Luar Ruang Tunggu	66
Gambar 4. 35 Layout Eksisting Pola Arus Lalu Lintas	66
Gambar 4. 36 Kendaraan Parkir Di Jalur Keluar Pelabuhan	67
Gambar 4. 37 Zona A1 Gerbang Masuk Utama	68
Gambar 4. 38 Zona A1 Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput	69
Gambar 4. 39 Zona A1 Loket Penumpang	69
Gambar 4. 40 Zona A2 Ruang Tunggu Penumpang	70
Gambar 4. 41 Zona A3 Pemeriksaan Tiket Penumpang (Rencana)	70
Gambar 4. 42 Zona B1 Jembatan Timbang	71
Gambar 4. 43 Zona B1 Toll Gate (Rencana)	71
Gambar 4. 44 Zona B2 Lapangan Parkir Siap Muat	72
Gambar 4. 45 Zona B3 Area Muat Kendaraan	72
Gambar 4. 46 Zona C Area Dermaga	73
Gambar 4. 47 Zona C Rumah Movable Bridge	73
Gambar 4. 48 Zona C Rumah Genset	74
Gambar 4. 49 Zona C Tower Air	74
Gambar 4. 50 Zona D1 Kantor Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus	75
Gambar 4. 51 Zona D1 Rumah Dinas Dan Mess Pegawai	75
Gambar 4. 52 Zona D2 Kantin (Rencana)	76
Gambar 4. 53 Zona D2 Koperasi Pelabuhan (Rencana)	76
Gambar 4. 54 Zona E Area Parkir Diluar Pelabuhan (Rencana)	77
Gambar 4. 55 Layout Rencana Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus	78
Gambar 4. 56 Rencana Penambahan Trotoar Bagi Penumpang Pejalan Kaki	79
Gambar 4. 57 Rencana Penambahan Rambu Peringatan Dan Zebra Cross	80
Gambar 4. 58 Penimbangan Muatan Kendaraan	80
Gambar 4. 59 Lajur Kendaraan Menuju Lapangan Parkir Siap Muat	81
Gambar 4. 60 Lapangan Parkir Siap Muat	81
Gambar 4. 61 Antrian Kendaraan Naik Ke Atas Kapal	82
Gambar 4. 62 Layout Rencana Pola Arus Lalu Lintas	83
Gambar 4. 63 Layout Rencana Penempatan Fasilitas Pendukung	88

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya	5
Tabel 4. 1 Luas Dan Pusat Kecamatan Di Kota Padang	28
Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Di Kota Padang	28
Tabel 4. 3 Batas Wilayah Kota Padang	29
Tabel 4. 4 Karakteristik Kmp. Ambu - Ambu	33
Tabel 4. 5 Karakteristik Kmp. Gambolo	35
Tabel 4. 6 Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus	37
Tabel 4. 7 Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus	44
Tabel 4. 8 Data Produktivitas Angkutan Penyeberangan Teluk Bungus Lintasan Padang – Tua Pejat 5 Tahun Terakhir	54
Tabel 4. 9 Data Produktivitas Angkutan Penyeberangan Teluk Bungus Lintasan Padang – Sikakap 5 Tahun Terakhir	54
Tabel 4. 10 Data Produktivitas Angkutan Penyeberangan Teluk Bungus Lintasan Padang – Sikabaluan 5 Tahun Terakhir	55
Tabel 4. 11 Data Produktivitas Angkutan Penyeberangan Teluk Bungus Lintasan Padang – Siberut 5 Tahun Terakhir	55
Tabel 4. 12 Data Produktivitas 30 Hari Keberangkatan Kapal Lintasan Padang – Kepulauan Mentawai	57
Tabel 4. 13 Data Produktivitas 30 Hari Kedatangan Kapal Lintasan Kepulauan Mentawai - Padang	58
Tabel 4. 14 Lintasan Penyeberangan Padang - Mentawai	60
Tabel 4. 15 Harga Tarif Angkutan Penyeberangan	61
Tabel 4. 16 Harga Tarif Angkutan Penyeberangan	61
Tabel 4. 17 Harga Tarif Angkutan Penyeberangan	62
Tabel 4. 18 Harga Tarif Angkutan Penyeberangan	63
Tabel 4. 19 Rambu Pendukung Zonasi Dan Pola Arus	84
Tabel 4. 20 Perbandingan Antara Kondisi Eksisting Dengan	89

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 Formulir Survei Observasi	95
Lampiran 2.Data inventaris Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus	96
Lampiran 2 Dokumentasi Kegiatan	98

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. LATAR BELAKANG**

Angkutan penyeberangan memiliki peran yang sangat penting dalam membangun koneksi antar daerah, Berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jalan raya dan/atau jalur kereta api yang terpisah oleh perairan untuk mengangkut orang, mobil, dan barang (Nugraha et al, 2021).

Keberadaan angkutan penyeberangan sangat berperan penting bagi kehidupan masyarakat karena memainkan peran kunci dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan memfasilitasi distribusi barang. Untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, kelancaran, kenyamanan, dan ketertiban pada Pelabuhan Penyeberangan perlu dilakukan penataan sistem zonasi sesuai dengan PM 91 tahun 2021 tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan. Sterilisasi kawasan pelabuhan melalui zonasi sangat penting untuk manajemen penumpang dan kendaraan agar aman, nyaman, dan tertib. Untuk itu, dilakukan pengaturan dan pengendalian baik penumpang maupun kendaraan dengan melaksanakan sterilisasi pelabuhan melalui sistem zonasi(Muhajir et al., 2022).

Di Indonesia, banyak pelabuhan penyeberangan beroperasi untuk melayani beragam rute, baik yang bersifat komersial maupun perintis. Salah satu pelabuhan tersebut melayani angkutan penyeberangan yang berada di Sumatera barat yaitu Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus, Pelabuhan ini terletak di Kelurahan Bungus Barat, Kecamatan Bungus Teluk Kabung Provinsi Sumatera Barat. Pelabuhan penyeberangan Teluk Bungus dikelola oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Barat. Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus melayani kapal jenis Ro-Ro dengan tujuan Kepulauan Mentawai, terdapat 4 rute penyeberangan yaitu Padang-Tua Peijat, Padang-Sikakap, Padang-Siberut, dan Padang-Sikabaluan.

Kondisi Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus saat ini baru saja dilakukan revitalisasi pada tahun 2023 sehingga belum diterapkannya sistem zonasi yang sesuai dengan Peraturan yang berlaku. Saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus masih ditemukan pedagang memasuki area

dermaga, penumpang yang menunggu diluar area ruang tunggu, kendaraan pengantar/penjemput berada di area *Movable Bridge*. dan masih tercampurnya loket tiket penumpang dan kendaraan.

Untuk mencapai keselamatan, keamanan, dan ketertiban, serta kelancaran pada angkutan penyebrangan, perlu diterapkannya Sistem zonasi serta Pengaturan arus lalu lintas dilakukan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 mengenai Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Kedua peraturan tersebut diterbitkan untuk mendukung upaya pemerintah dalam menciptakan sistem transportasi yang aman, nyaman, dan tertib di kawasan pelabuhan. Berdasarkan uraian diatas, penulis mengangkat judul penelitian : “**PENERAPAN ZONASI PELABUHAN DALAM RANGKA OPTIMALISASI OPERASIONAL PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TELUK BUNGUS PROVINSI SUMATERA BARAT ”**

## B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan hal-hal yang telah dijelaskan di atas, maka didapatkan perumusan masalah sebagai berikut .

1. Bagaimana rencana penerapan sistem zonasi pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus sesuai dengan PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan?
2. Bagaimana kondisi pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus?
3. Apa saja kebutuhan fasilitas pendukung yang diperlukan untuk mendukung sistem zonasi dan pola arus pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Tujuan yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Mengetahui rencana penerapan sistem zonasi pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus sesuai dengan PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan
2. Mengetahui kondisi pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.
3. Mengetahui kebutuhan fasilitas pendukung yang diperlukan untuk mendukung sistem zonasi dan pola arus pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

## **D. BATASAN MASALAH**

Agar pokok bahasan pada penulisan ini tidak menyimpang dari penelitian, maka diperlukan adanya batasan masalah. Batasan masalah penelitian ini sebagai berikut.

1. Lokasi penelitian ini dilakukan pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus Provinsi Sumatera Barat.
2. Objek penelitian meliputi Fasilitas pokok dan fasilitas penunjang di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus dan kondisi lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.
3. Analisis yang digunakan
  - a. Analisis rencana penerapan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus berdasarkan PM 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.
  - b. Analisis pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan
  - c. Analisis kebutuhan fasilitas pendukung seperti *barrier*, *zebra cross* dan rambu untuk mendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus berdasarkan PM no 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

## **E. MANFAAT PENELITIAN**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan beberapa manfaat, antara lain.

### **1. Manfaat Bagi Mahasiswa**

Melalui penelitian ini, penulis dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang telah dipelajari selama menempuh Pendidikan, serta mendapatkan pengalaman selama melaksanakan praktik kerja lapangan.

### **2. Manfaat Bagi Lembaga**

Penelitian ini diharapkan bisa memberikan kontribusi sebagai sumber referensi bagi mahasiswa dan dosen di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

### **3. Manfaat Bagi Instansi Terkait**

Diharapkan dapat dijadikan referensi agar bisa memberikan pelayanan yang lebih baik melalui pengelolaan dan pengembangan Pelabuhan, sehingga pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan dapat diatur dengan tertib, teratur, dan lancar pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

### **4. Manfaat Bagi Pengguna Jasa**

Bagi Masyarakat pengguna jasa dapat meningkatkan kenyamanan, keamanan serta keselamatan penumpang pada Pelabuhan penyeberangan Teluk Bungus sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

#### A. TINJAUAN PUSTAKA

##### 1. Penelitian Terdahulu

Sehubungan dengan topik yang akan disajikan pada penelitian ini, maka perlu di dukung oleh peneliti sebelumnya yang membahas penelitian yang sejenis. Sebagai landasan teori, penulis merujuk pada beberapa penelitian terdahulu yang relevan dengan topik sistem zonasi sebagai berikut.

Tabel 2. 1 Review penelitian sebelumnya

NAMA	JUDUL PENELITIAN	ANALISIS PENELITIAN	HASIL PEMBAHASAN
Adhitya Prima Djatnika (2024)	Rencana Penyusunan Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu lintas Di Pelabuhan Penyeberangan Sei Jepun Provinsi Kalimantan Utara	Analisis yang dilakukan untuk mengetahui rencana penataan sistem zonasi dan mengatur pola arus lalu lintas .	Pada pelabuhan penyeberangan Sei Jepun diperlukannya perbaikan pola arus kendaraan ,penambahan area parkir siap muat serta penambahan papan rambu zonasi di Pelabuhan Penyeberangan sei jepun.
Muhammad Ilham Dwi Saputra (2023)	Tinjauan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan ferry ASDP cabang bitung	Analisis sistem zonasi dan mengatur pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan	Pada Pelabuhan Ferry ASDP cabang Bitung belum menerapkan sistem zonasi sesuai dengan aturan yang berlaku yang menyebabkan belum terjadinya sterilisasi di area pelabuhan.

## 2. Teori pendukung yang relevan

### a. Pelabuhan

Pelabuhan merupakan tempat berlabuh atau bertambatnya kapal laut, kapal sungai dan kendaraan air lainnya untuk menurunkan dan menaikkan penumpang, serta melakukan bongkar muat barang dan hewan. Selain itu Pelabuhan juga berfungsi sebagai area lingkungan kerja untuk berbagai kegiatan ekonomi. Pelabuhan juga menjadi pintu gerbang perekonomian dalam mendukung perkembangan suatu daerah. Oleh karena itu, keberadaan pelabuhan menjadi salah satu daya dukung penting bagi pertumbuhan wilayah (Astija & Puspitasari, 2017).

### b. Angkutan Penyeberangan

Angkutan penyeberangan memiliki paranan yang sangat penting yang berguna untuk menghubungkan wilayah wilayah terpencil atau area yang sulit dijangkau melalui jalur darat, baik antara provinsi maupun antar kota atau kabupaten, serta di dalam kota atau kabupaten (Febriansyah et al, 2024).

## B. LANDASAN TEORI

### 1. Landasan Hukum

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

- a. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

#### 1) Pasal 1 angka 14

Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi Pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intramoda dan/atau antarmoda serta untuk mendorong

perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperlihatkan tata ruang wilayah.

2) Pasal 1 angka 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, keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intramoda dan antarmoda transportasi.

b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

1) Pasal 1 angka 1

Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.

2) Pasal 3

Rambu Lalu Lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas :

- a) Rambu peringatan;
- b) Rambu larangan;
- c) Rambu perintah; dan
- d) Rambu petunjuk.

3) Pasal 7 ayat (1)

Rambu peringatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf a digunakan untuk memberikan peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.

4) Pasal 11 ayat (1)

Rambu larangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf b digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan.

5) Pasal 15 ayat (1)

Rambu perintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.

6) Pasal 18 ayat (1)

Rambu petunjuk sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf d digunakan untuk memandu Pengguna Jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada Pengguna Jalan.

c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan:

1) Pasal 1 angka 5

Zonasi adalah pembagian wilayah/areal Pelabuhan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan menjadi beberapa zona sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaan untuk mewujudkan Pelabuhan yang aman, nyaman, tertib, dan lancar.

2) Pasal 2

Pengaturan dan pengendalian operasional di Pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan sistem zonasi.

3) Pasal 3 ayat (1)

Sistem zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi:

a) Zonasi A, untuk orang;

b) Zonasi B, untuk kendaraan;

c) Zonasi C, untuk fasilitas vital;

d) Zonasi D, untuk daerah khusus terbatas; dan

e) Zonasi E, untuk kantong parkir di luar pelabuhan penyeberangan bagi kendaraan yang akan menyeberang.

4) Pasal 3 ayat (2)

Zonasi A sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:

- a) Zona A1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/pnjemput;
- b) Zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan
- c) Zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.

5) Pasal 3 ayat (3)

Zonasi B sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:

- a) Zona B1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi Kendaraan yang akan menyeberang;
- b) Zona B2 berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket;
- c) Zona B3 berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket kendaraan.

6) Pasal 3 ayat (4)

Zonasi C sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berada pada wilayah Pelabuhan Penyeberangan yang sifatnya terbatas dan berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari operator pelabuhan penyeberangan.

7) Pasal 3 ayat (5)

Fasilitas vital sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas:

- a) Dermaga dan fasilitasnya;
- b) *Bunker* bahan bakar minyak;
- c) Fasilitas air tawar; dan/atau
- d) Fasilitas lain yang ditetapkan sebagai fasilitas vital

8) Pasal 3 ayat (6)

Zonasi D sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d meliputi:

- a) Zona D1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
- b) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan.

9) Pasal 3 ayat (7)

Zonasi E sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e merupakan area parkir untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan.

10) Pasal 5 ayat (1)

Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 berupa tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan.

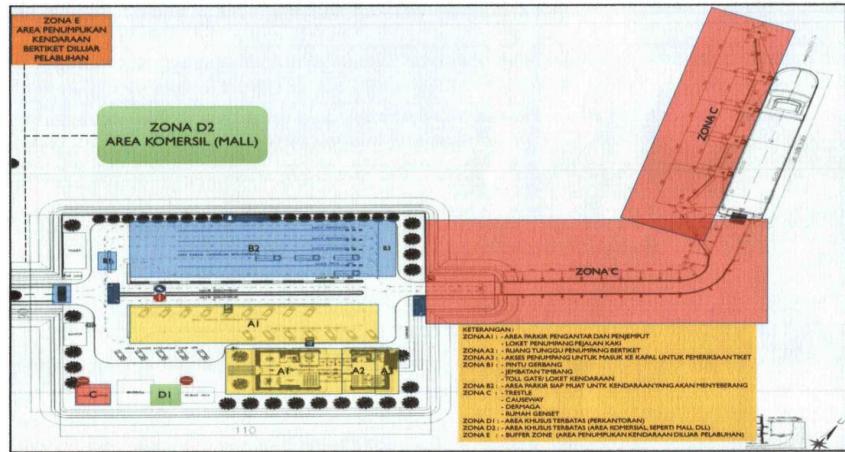
11) Pasal 5 ayat (2)

Penyusunan tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh:

- a) Badan Usaha Pelabuhan, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang diusahakan secara komersial; atau
- b) BPTD atau UPTD, untuk Pelabuhan Penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial.

12) Pasal 6 ayat (1)

Tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan yang disusun oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf a disampaikan kepada BPTD setempat untuk dilakukan evaluasi.



Gambar 2. 1 Contoh Tata Letak Zonasi

Sumber: PM 91 tahun 2021

13) Pasal 6 ayat (2)

Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan paling lama 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak tanggal diterimanya tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan secara lengkap.

14) Pasal 6 ayat (3)

Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan dinyatakan telah sesuai, BPTD menyampaikan permohonan penetapan tata letak Zonasi (layout) Pelabuhan Penyeberangan kepada Menteri melalui Direktur Jenderal.

- d. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

1) Pasal 1 angka 2

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

2) Pasal 1 angka 18

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

3) Pasal 2 ayat (1)

Manajemen lalu lintas penyeberangan terdiri atas:

- a) Manajemen lalu lintas penyeberangan di pelabuhan;
- b) Manajemen lalu lintas penyeberangan dilintasan.

4) Pasal 3 ayat (2)

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

- a) Lalu lintas kendaraan beserta muatannya;
- b) Lalu lintas orang.

5) Pasal 15 ayat (2)

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap pengemudi pada saat bongkar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:

- c) Mengatur pengemudi yang akan melewati rampa harus mengikuti antrian yang telah ditentukan petugas;
- d) Pengemudi pada saat meninggalkan kapal dengan kecepatan tidak melebihi 8 (delapan) km per jam;
- e) Pengemudi harus melewati lintasan/jalur yang ditetapkan.

6) Pasal 15 ayat (3)

Pengaturan operator pelabuhan/UPT terhadap penumpang pada saat bongkar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:

- a) Mengarahkan penumpang yang keluar dari kapal harus melalui *gangway* / jalur penumpang;
- b) Memberikan informasi kepada penumpang agar berhati-hati terhadap barang bawaannya;
- c) Memberikan informasi tentang perjalanan lanjutan;
- d) Mengatur kelancaran penumpang yang akan keluar Pelabuhan;
- e) Mengatur penumpang yang berada di *gangway* / jalur penumpang;
- f) Mengatur kelancaran penumpang yang turun dari kapal;
- g) Memberikan bantuan bagi penyandang cacat, manula dan balita serta wanita hamil di pelabuhan.

7) Pasal 16 ayat (2)

Operator pelabuhan / UPT melakukan pengaturan terhadap pengemudi pada saat muat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:

- a) Pengemudi harus menyalakan lampu utama kendaraannya;
- b) Pengemudi harus melakukan pengecekan rem sebelum memasukkan kendaraan ke atas kapal;
- c) Pada saat melewati rampa, pengemudi harus mengikuti antrian yang ditentukan petugas;
- d) Pengemudi ketika masuk ataupun meninggalkan kapal dengan kecepatan tidak melebihi 8 (delapan) km per jam.

8) Pasal 16 ayat (3)

Operator pelabuhan/UPT melakukan pengaturan terhadap penumpang pada saat muat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:

- a) Mengarahkan penumpang yang akan naik kapal agar melalui *gangway* / jalur penumpang;
- b) Memberikan informasi kepada penumpang agar berhati-hati terhadap barang bawaannya;
- c) Menyampaikan informasi tentang keberangkatan kapal;
- d) Menyampaikan informasi cuaca;
- e) Menyampaikan informasi tentang tarif;
- f) Mengatur dan mengawasi antrian pembelian tiket;
- g) Mengatur kelancaran penumpang yang akan menuju kapal;
- h) Melarang penumpang yang berada di *gangway* /jalur penumpang sebelum kapal sandar;
- i) Melarang pedagang asongan di areal ruang tunggu;
- j) Mengatur kelancaran penumpang yang turun / masuk kapal;
- k) Memberikan bantuan bagi penyandang cacat, manula dan balita serta wanita hamil.

9) Pasal 17

Kendaraan yang memiliki berat dan/atau tinggi melebihi daya dukung *Movable Bridge* dan *Trestel*, tinggi *Cardeck* dilarang memasuki zona B pelabuhan dan dilarang melakukan penyeberangan.

10) Pasal 21

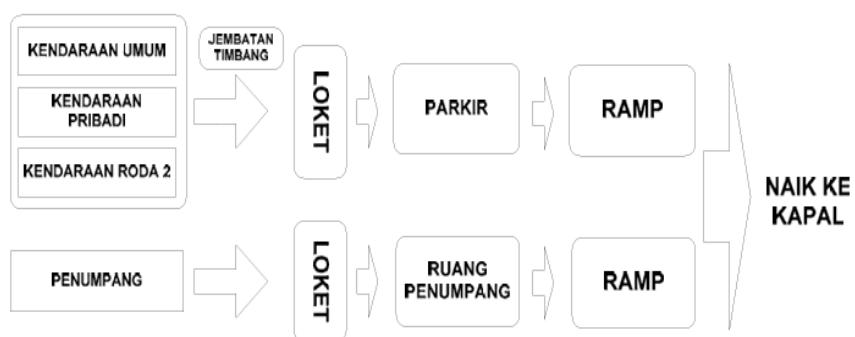
Bagan lalu lintas orang dan kendaraan beserta muatannya pada kondisi normal dapat digambarkan dalam Gambar- 01 dan Gambar- 02 Lampiran II Peraturan ini.

**POLA ALUR LALU LINTAS PENUMPANG DAN KENDARAAN  
TURUN DARI KAPAL PENYEBERANGAN**



Gambar 2. 2 Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang turun dari kapal  
Sumber: Lampiran II SK.242/HK.104/DRJD/2010

**POLA ALUR LALU LINTAS PENUMPANG DAN KENDARAAN  
NAIK KE KAPAL PENYEBERANGAN**



Gambar 2. 3 Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang naik ke kapal  
Sumber: Lampiran II SK.242/HK.104/DRJD/2010

## 2. Landasan Teori

Untuk menghindari kekeliruan dalam pembahasan, penelitian ini didasari oleh beberapa teori yang relevan dengan objek penelitian. Teori-teori yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

### a. Zonasi dikawasan pelabuhan

Zonasi merupakan pembagian wilayah atau area pelabuhan yang dikhkususkan untuk melayani angkutan penyeberangan menjadi beberapa zona sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaan untuk mewujudkan Pelabuhan yang aman, nyaman, tertib, dan lancar (PM 91:2021).

### b. Pola Lalu Lintas Angkutan Penyeberangan

Menurut Abubakar (2013) dalam buku Transportasi Penyeberangan suatu pengantar, Pola Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan adalah lokasi bangunan darat yang direncanakan sedemikian rupa sehingga memenuhi:

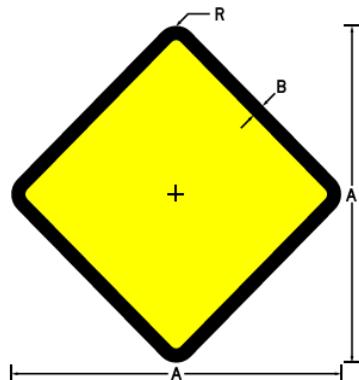
- 1) Tidak ada persimpangan antara kendaraan yang masuk dan keluar dari pelabuhan dengan kapal.
- 2) Alur kendaraan antara kendaraan yang menyeberang dipisahkan dengan yang tidak menyeberang
- 3) Pemisahan jenis kendaraan di area parkir
- 4) Bangunan terminal terletak dekat dengan dermaga
- 5) Mempertimbangkan estetika dengan tetap mempertimbangkan kondisi yang sebenarnya.

### c. Rambu Lalu Lintas

Rambu lalu lintas adalah alat perlengkapan jalan yang digunakan untuk memandu pengguna jalan melalui lambang, angka, huruf, atau kalimat. dengan cara memberikan peringatan, larangan, perintah, dan petunjuk. Tujuannya adalah untuk memastikan kelancaran, keteraturan, dan keselamatan dalam berlalu lintas (Hidayah, 2021).

Berikut ini adalah spesifikasi rambu lalu lintas berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014:

1) Ukuran daun rambu peringatan ukuran standar



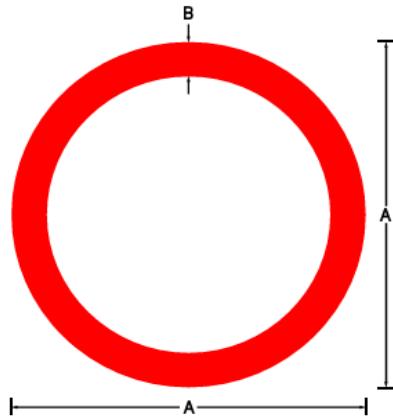
Jenis Ukuran	A	B	r
Kecil	450	25	37
Sedang	600	25	37
Besar	750	31	47
Sangat Besar	900	38	56

(dalam mm)

Gambar 2. 4 Contoh ukuran daun rambu peringatan

Sumber: PM 14 Tahun 2014

2) Ukuran daun rambu larangan ukuran standar



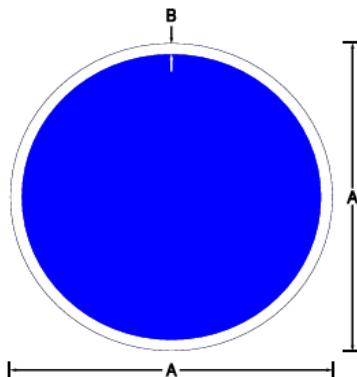
Jenis Ukuran	A	B
Kecil	450	45
Sedang	600	60
Besar	750	75
Sangat Besar	900	90

(dalam mm)

Gambar 2. 5 Contoh ukuran daun rambu larangan

Sumber: PM 14 Tahun 2014

3) Ukuran daun rambu perintah ukuran standar



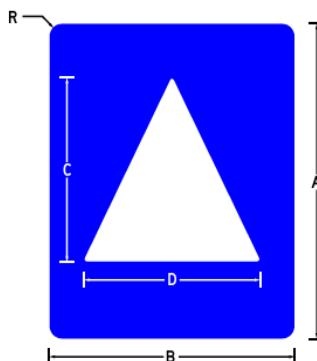
Jenis Ukuran	A	B
Kecil	450	20
Sedang	600	20
Besar	750	25
Sangat Besar	900	30

(dalam mm)

Gambar 2. 6 Contoh ukuran daun rambu perintah

Sumber: PM 14 Tahun 2014

4) Ukuran daun rambu petunjuk ukuran standar



Jenis Ukuran	A	B	C	D	r
Kecil	500	400	260	230	37
Sedang	600	500	350	350	37
Besar	750	600	430	460	47
Sangat Besar	900	750	520	580	56

(dalam mm)

Gambar 2. 7 Contoh ukuran daun rambu petunjuk

Sumber: PM 14 Tahun 2014

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. DESAIN PENELITIAN**

##### **1. Waktu dan lokasi penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan selama empat bulan, dimulai dari bulan februari 2025 sampai bulan juni 2025. Penelitian ini dilakukan dengan skema pengumpulan data selama 2 bulan, diikuti dengan dua bulan untuk pengolahan data yang disajikan dalam bentuk Kertas kerja Wajib (KKW) serta pelaksanaan proses bimbingan. Lokasi pada penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus Provinsi Sumatera Barat.

##### **2. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang diterapkan adalah penelitian kualitatif, Metode ini dilakukan dengan mengadakan pengamatan langsung di tempat penelitian yang dapat dijadikan sebagai data untuk dapat dianalisa sesuai dengan permasalahan yang ada (Febriansyah et al, 2024). Adapun metode kualitatif yang saya lakukan dengan cara observasi , dokumentasi, dan pengambilan data di institusi maupun kepustakaan.

##### **3. Instrument Penelitian**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan instrumen berupa Formulir survei observasi, kamera, GPS dan meteran. Formulir survei observasi berguna untuk memeriksa kondisi eksisting pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus sesuai dengan peraturan yang berlaku sehingga data yang dikumpulkan dapat digunakan untuk mengevaluasi masalah yang ada secara akurat. Kamera berguna untuk mengambil dokumentasi, GPS dan meteran digunakan untuk mengukur bangunan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

##### **4. Jenis dan sumber data**

Subjek penelitian ini, pihak yang akan memberikan informasi tentang situasi dan kondisi tempat penelitian. Penelitian ini membutuhkan beberapa data sebagai bahan acuan, Adapun pengumpulan data yang digunakan antara lain

a. Data Primer (Data Langsung)

Data primer merupakan informasi yang dikumpulkan langsung dari sumber utamanya. Penggunaan data primer biasanya digunakan untuk menghasilkan informasi yang mencerminkan kebenaran sesuai dengan keadaan nyata, sehingga informasi tersebut dapat bermanfaat dalam proses pengambilan Keputusan. (Pramiyati et al., 2017).

Data yang dikumpulkan berupa:

- 1) Kondisi Eksisting Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.
- 2) Produktivitas harian penumpang dan kendaraan selama 30 hari.
- 3) Layout Pelabuhan hasil observasi kondisi eksisting Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

b. Data Sekunder

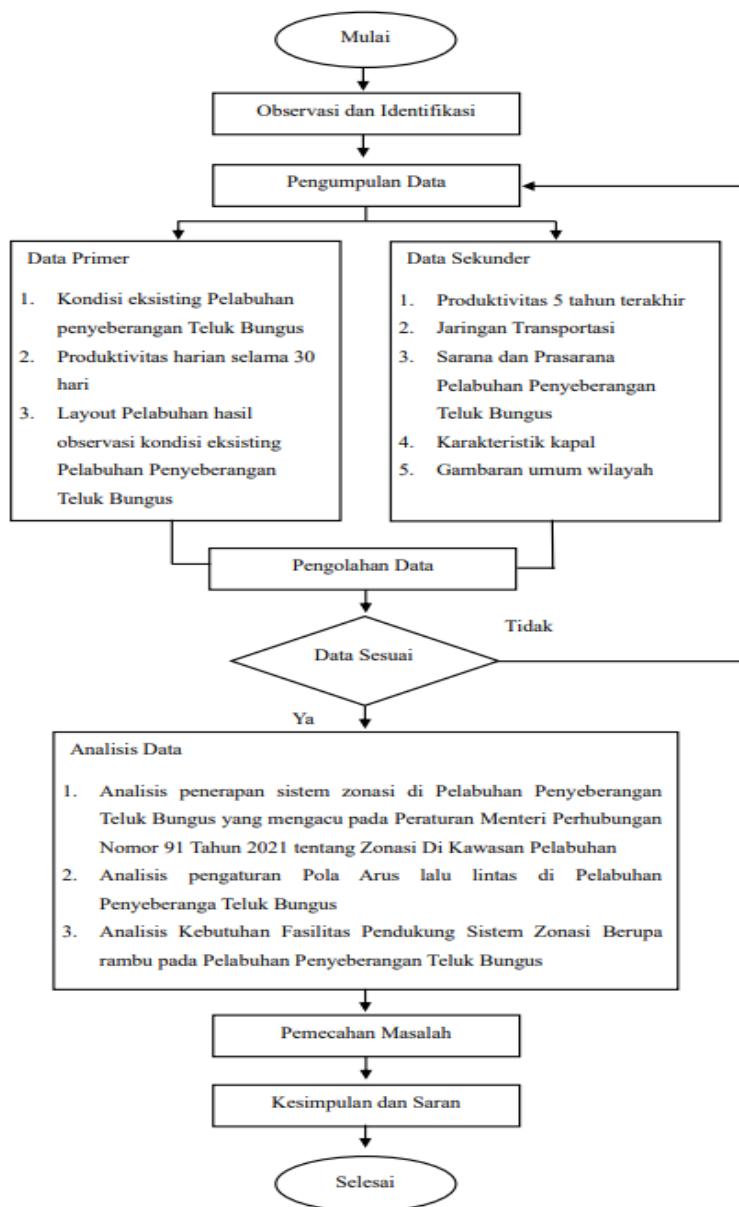
Data sekunder adalah informasi yang didapatkan dengan cara tidak langsung atau melalui sumber lain. Biasanya, data ini bersumber dari rilis atau publikasi resmi, termasuk informasi yang dijadikan literatur seperti buku dan laporan (Rahman, 2021).

Data yang dikumpulkan berupa:

- 1) Data produktivitas penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir.
- 2) Data Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Provinsi Sumatera Barat.
- 3) Data Sarana dan Prasarana Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.
- 4) Data karakteristik kapal.
- 5) Data gambaran umum wilayah kota padang.

5. Bagan Alir Penelitian

Bagan alir penelitian merupakan penjelasan dari tahapan dan proses yang dilakukan saat penelitian. Bagan alir penelitian digunakan agar penelitian yang dilakukan bisa terarah dan berurutan dalam melaksanakan penelitian. Adapun bagan alir penelitian ini sebagai berikut.



Gambar 3. 1 Bagan alir penelitian

## B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Penelitian ini menggunakan beberapa cara untuk mendapatkan data yang nantinya sebagai referensi dan perbandingan. Pendekatan ini di sesuaikan dengan kondisi dan lokasi tempat dimana objek berada. Beberapa metode yang digunakan dalam proses pengumpulan data yaitu.

### 1. Data Primer

Data primer berasal dari data yang dikumpulkan oleh peneliti secara langsung dari sumber utama atau lokasi penelitian. Berikut Adalah metode yang digunakan untuk mengumpulkan data primer dalam penelitian ini.

a. Metode Observasi

Pengumpulan data dengan metode observasi dilakukan secara langsung melalui pengamatan dan pencatatan tentang keadaan atau perilaku objek sasaran (Hasibuan et al., 2023). Kegiatan yang dilaksanakan adalah melakukan pengamatan secara langsung terkait kondisi eksisting Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus, dan produktivitas harian selama 30 hari.

b. Dokumentasi

Dokumentasi adalah proses yang dilakukan secara sistematis, mulai dari pengumpulan hingga pengelolaan data, yang menghasilkan kumpulan dokumen (Prasetyo, 2017). Dokumentasi yang dilakukan seperti pengambilan gambar fasilitas pokok daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus, setelah itu di lakukan pembuatan layout sesuai hasil kondisi eksisting Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

## 2. Data Sekunder

Data yang diperoleh peneliti dari sumber lain, seperti literatur,buku,dan penelitian terdahulu, disebut data sekunder. Dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode sebagai berikut.

a. Metode Kepustakaan (Literature)

Metode kepustakaan adalah teknik mengumpulkan data dengan menyelidiki buku-buku, literatur, catatan-catatan, dan laporan yang berkaitan dengan masalah yang dibahas (SYAFITRI & NURYONO, 2020). Metode kepustakaan yang dilakukan seperti pengumpulan referensi terkait penelitian dan peraturan yang menjadi dasar penelitian dengan membaca teori-teori, buku, dan literatur yang diperoleh dari perpustakaan Poltektrans SDP Palembang dan buku – buku lainnya yang berkaitan dengan penelitian.

b. Metode Institusional

Data data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait diantaranya:

1) Kantor induk BPTD Kelas II Provinsi Sumatera Barat

a) Karakteristik Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

- b) Data produktivitas penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir.
  - c) Layout Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.
- 2) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Padang
    - a) Data karakteristik kapal.
  - 3) Badan Pengelola Statistik Kota Padang
    - a) Data gambaran umum wilayah kota padang.

### C. TEKNIK ANALISIS DATA

1. Analisis Rencana Penerapan Sistem Zonasi pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

Analisis yang mengacu pada PM 91 tahun 2021 tentang Zonasi di kawasan Pelabuhan. Berikut langkah-langkah untuk menganalisis sistem zonasi pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus:

- a. Mengumpulkan data kondisi eksisting pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus terkait rencana penerapan sistem zonasi dengan menggunakan metode observasi dan dokumentasi.
  - b. Menyesuaikan hasil observasi dengan PM 91 tahun 2021 tentang Zonasi di kawasan Pelabuhan, yang terbagi menjadi 5 zona seperti berikut.
- 1) Zonasi A, untuk orang

Zonasi A terbagi menjadi 3 zona meliputi:

- a) Zona a1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput
- b) Zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan
- c) Zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang

2) Zonasi B, untuk Kendaraan

Zonasi B terbagi menjadi 3 zona meliputi:

- a) Zona B1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi Kendaraan yang akan menyeberang
- b) Zona B2 berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket; dan
- c) zona B3 berada pada wilayah akses kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket kendaraan.

3) Zonasi C, untuk fasilitas vital

Zonasi C berada pada wilayah Pelabuhan Penyeberangan yang sifatnya terbatas dan berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan.

4) Zonasi D, untuk daerah khusus terbatas

Zonasi D terbagi menjadi 2 zona meliputi:

- a) Zona D 1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
- b) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan.

5) Zonasi E

Zonasi E merupakan area parkir untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan

- c. Membuat *Layout* Pelabuhan hasil observasi kondisi eksisting.
- d. Membuat rencana *Layout* zonasi yang telah sesuai dengan PM 91 tahun 2021 tentang Zonasi di kawasan Pelabuhan.

2. Analisis Pengaturan Pola Arus Lalu Lintas pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

Analisis yang mengacu pada SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Berikut langkah-langkah untuk menganalisis pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus:

- a. Mengumpulkan data tentang pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus dengan menggunakan metode observasi.
- b. Menyesuaikan hasil observasi dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan, sebagai berikut.
  - 1) Pola Alur Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang turun dari kapal
    - 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) Gang Way, merupakan jalur khusus penumpang yang telah ditentukan di pelabuhan, dimana gang way tersebut menuju keluar pelabuhan.
  - 2) Pola Alur Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang naik ke kapal
    - 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.
- c. Membuat *layout* kondisi eksisiting pola arus lalu lintas dan *layout* rencana perbaikan pola arus lalu lintas.
3. Analisis kebutuhan fasilitas pendukung untuk mendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

Analisis yang mengacu pada PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Berikut langkah-langkah untuk menganalisis kebutuhan rambu pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus:

- a. Melakukan observasi terkait kebutuhan fasilitas pendukung seperti rambu-rambu apa saja yang dibutuhkan untuk mendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas.
- b. Menyesuaikan hasil observasi dengan PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas, yang terbagi menjadi 4 jenis rambu sebagai berikut.

#### 1) Rambu peringatan

Rambu peringatan memiliki warna:

- a) warna dasar kuning
- b) warna garis tepi hitam
- c) warna lambang hitam, dan
- d) warna huruf dan/atau angka hitam.

#### 2) Rambu larangan

Rambu larangan memiliki warna:

- a) warna dasar putih
- b) warna garis tepi merah
- c) warna lambang hitam
- d) warna huruf dan/atau angka hitam, dan
- e) warna kata-kata merah.

3) Rambu perintah

Rambu perintah memiliki warna:

- a) warna dasar biru
- b) warna garis tepi putih
- c) warna lambang putih
- d) warna huruf dan/atau angka putih, dan
- e) warna kata-kata putih.

4) Rambu petunjuk.

Rambu petunjuk memiliki warna:

- a) warna dasar hijau
- b) warna garis tepi putih
- c) warna lambang putih, dan
- d) warna huruf dan/atau angka putih.

- c. Membuat layout penempatan rambu dan mengusulkan kebutuhan rambu untuk mendukung sistem zonasi dan pola arus pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

## BAB IV

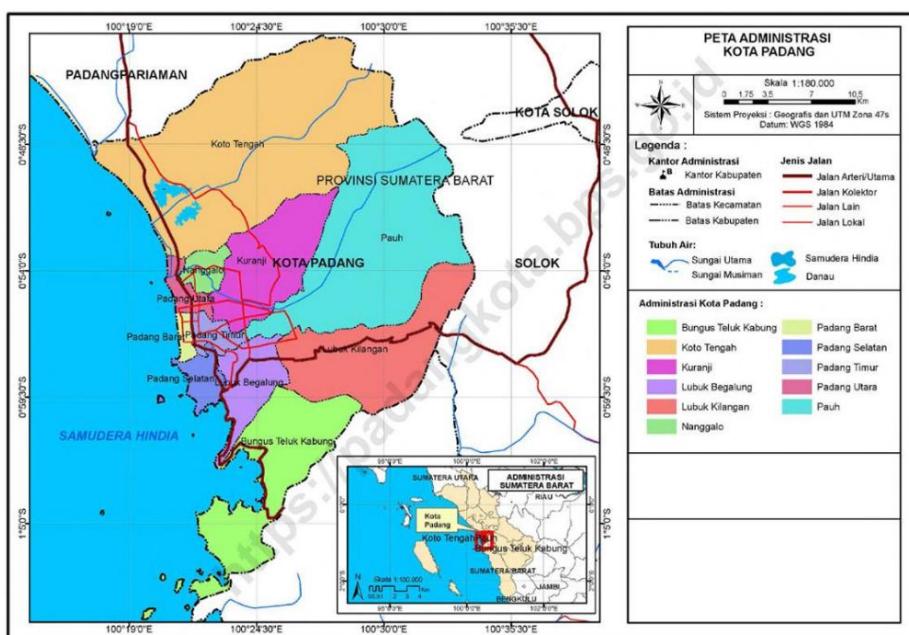
### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

##### 1. Gambaran umum

###### a. Kondisi Geografis

Secara geografis, Kota Padang terletak di pantai barat Pulau Sumatera, dengan luas 694,96 km<sup>2</sup>. Terletak antara 0°44' dan 01°08' Lintang Selatan serta antara 100°05' dan 100°34' Bujur Timur. Kota padang terdiri dari 11 Kecamatan dan 104 Kelurahan. Selain daratan pulau Sumatera, Kota Padang juga memiliki 19 pulau kecil yang menyebar di sisi pantai Kota Padang. Kota Padang dilewati oleh 21 aliran sungai berdasarkan topologi wilayah. (Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Padang, 2025)



Gambar 4. 1 Peta wilayah kota padang  
Sumber: BPS Kota Padang (2025)

###### b. Luas Wilayah

Menurut BPS tahun 2025 Kota Padang memiliki luas wilayah daratan sebesar 694,96 Km<sup>2</sup>. Kecamatan Koto Tangah memiliki luas wilayah terbesar, dengan luas mencapai 232,25 km<sup>2</sup>, atau 33,42 persen dari total wilayah Kota Padang, sementara Kecamatan Padang Barat memiliki luas wilayah paling kecil, yaitu 7,00 km<sup>2</sup>. Kecamatan di kota Padang terdiri dari

Bungus Teluk Kabung, Lubuk Kilangan, Lubuk Begalung, Padang Selatan, Padang Timur, Padang Barat, Padang Utara, Nanggalo, Kuranji, Pauh, dan Koto Tangah.

Tabel 4. 1 Luas dan Pusat Kecamatan Di Kota Padang

Kecamatan	Pusat Kota	Luas (Km <sup>2</sup> )	Persentase Terhadap Luas Wilayah (%)
Bungus Teluk Kabung	Pasar Laban	100,78	14,50
Lubuk Kilangan	Bandar Buat	85,99	12,37
Lubuk Begalung	Lubuk Begalung	30,91	4,45
Padang Selatan	Mata Air	10,03	1,44
Padang Timur	Simpang Haru	8,15	1,17
Padang Barat	Purus	7,00	1,01
Padang Utara	Lolong Belanti	8,08	1,16
Nanggalo	Surau Gadang	8,07	1,16
Kuranji	Pasar Ambacang	57,41	8,26
Pauh	Pasar Baru	146,29	21,05
Koto Tangah	Lubuk Buaya	232,25	33,42
Padang		694,96	100

Sumber: BPS Kota Padang (2025)

#### c. Kependudukan

Menurut BPS tahun 2025 Jumlah penduduk Kota Padang tahun 2025 sebanyak 965.052 jiwa. Pertumbuhan penduduk Kota Padang terbilang kecil, hal ini juga dapat dilihat dari laju pertumbuhan penduduk tahun 2025 terhadap tahun 2020, hanya terjadi pertumbuhan sebesar 1,24 persen. Jumlah penduduk terbanyak untuk Kecamatan Koto Tangah mencapai 217.872 penduduk, sementara yang paling sedikit untuk Kecamatan Bungus Teluk Kabung sebanyak 29.704 penduduk.

Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Di Kota Padang

Kecamatan	Jumlah penduduk (jiwa)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020–2025 (%)
Bungus Teluk Kabung	29.704	1,66
Lubuk Kilangan	62.700	1,79
Lubuk Begalung	132.323	1,58
Padang Selatan	63.150	0,73
Padang timur	78.731	0,29
Padang Barat	43.301	0,2

Kecamatan	Jumlah penduduk (jiwa)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020–2025 (%)
Padang Utara	55.564	0,2
Nanggalo	59.450	0,41
Kuranji	155.485	1,58
Pauh	64.250	0,68
Koto Tangah	217.872	1,99
Padang	965.052	1,24

Sumber: BPS Kota Padang (2025)

#### d. Batas Administratif

Dalam luas Kota Padang wilayah daratan sebesar 694,96 Km<sup>2</sup>. Kota Padang terdiri dari 104 Kelurahan dan 11 Kecamatan (BPS, 2025). Berdasarkan posisi geografisnya, kota padang memiliki batas–batas administratif seperti yang terdapat ada tabel berikut.

Tabel 4. 3 Batas Wilayah Kota Padang

No	Arah	Batas Wilayah
1	Utara	Kabupaten Padang Pariaman
2	Timur	Kabupaten Solok
3	Selatan	Kabupaten Pesisir Selatan
4	Barat	Samudera Hindia

Sumber: BPS Kota Padang (2025)

#### e. Komoditi Daerah

##### 1) Tanaman Pangan

Menurut BPS tahun 2025 Tingkat produksi padi sawah di Kota Padang Tahun 2024 mencapai 53.978,36 Ton dengan tingkat produktivitas 5,10 Ton/Ha. Lahan sawah terdiri dari sawah irigasi dengan luas 5.079,40 Ha dan sawah non irigasi dengan luas 110,22 Ha.

##### 2) Hortikultura

Menurut BPS tahun 2025 Komoditas sayur unggulan di Kota Padang Tahun 2024 adalah Ketimun dengan total produksi mencapai 951,45 Ton. Komoditas buah unggulan di Kota Padang Tahun 2023 adalah Mangga dengan jumlah produksi sebesar 2.359,99 Ton.

### 3) Perkebunan

Menurut BPS tahun 2025 Bentuk produksi perkebunan adalah: karet kering (karet), daun kering (teh dan tembakau), biji kering (kopi dan coklat), kulit kering (kayu manis dan kina), serat kering (rami), bunga kering (cengkeh), refined sugar (tebu dari perkebunan besar), gula Penghitungan luas tanaman perkebunan besar adalah pada keadaan akhir tahun dan tidak termasuk yang luasnya kurang dari 5 hektar. Komoditas tanaman perkebunan unggulan adalah kelapa dengan total produksi sebanyak 1.009,52 Ton dan produksi paling kecil yaitu gambir yang hanya sebesar 39,59 Ton.

### 4) Peternakan

Menurut BPS tahun 2025 Sebagian besar masyarakat di Kota Padang mengonsumsi daging sapi untuk memenuhi kebutuhan proteinnya. Setidaknya pada tahun 2023 konsumsi sapi masyarakat Kota Padang mencapai 2.930,29 Ton, kecamatan yang paling banyak mengonsumsi sapi adalah Koto Tangah dengan tingkat konsumsi mencapai 1.256,30 Ton.

### 5) Perikanan

Menurut BPS tahun 2025 Di sektor perikanan, perikanan laut memberikan produksi sebesar 30.258,94 ton. Sementara perikanan darat (budidaya tambak kolam, dan lainnya) memberikan produksi sebesar 2.665,10 ton.

## f. Perekonomian dan Pariwisata

### 1) Perekonomian

Menurut BPS tahun 2025 Pada tahun 2022, realisasi pendapatan Pemerintah Kota Padang adalah sebesar Rp 2.310.513.101.363,50. Pada pos Realisasi PAD tahun 2024, Pendapatan Pajak Daerah memiliki kontribusi terbesar, yakni 85% dari total keseluruhan PAD. Sedangkan untuk pendapatan Retribusi Daerah mencapai 107%, dan Pendapatan Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan 100%.

## 2) Pariwisata

Menurut BPS tahun 2025 Pertumbuhan sektor pariwisata dapat dilihat dari perkembangan wisatawan yang berkunjung, perkembangan hotel/penginapan dan perkembangan fasilitas akomodasi lainnya. Pada tahun 2024, di Kota Padang terdapat 122 hotel, tidak terjadi peningkatan apabila dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Terjadi peningkatan pada jumlah rumah makan/restaurant dari 2023 menuju 2024, yaitu dari 335 menjadi 338.

### g. Kondisi Umum Sistem Transportasi (Tataran transportasi Lokal)

Menurut BPS tahun 2025 Tatralok adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya. Posisi Provinsi Sumatera Barat yang berada di Pesisir barat bagian Tengah Pulau Sumatera, memiliki aksesibilitas wilayah yang mudah dijangkau melalui:

#### 1) Angkutan Jalan

Menurut BPS tahun 2025 Angkutan jalan di Provinsi Sumatera Barat tidak jauh berbeda dengan angkutan jalan yang berada di Provinsi lainnya di Indonesia. Adapun akses untuk bertransportasi darat di daerah Sumatera Barat sudah saling terhubung, baik antar Kabupaten/kota maupun antar Provinsi. Selain mempunyai akses jalan lokal, di Sumatera Barat juga sudah terhubung dengan Trans Padang.

#### 2) Angkutan Laut

Menurut BPS tahun 2025 Kondisi geografis Provinsi Sumatera Barat yang daerah Kabupaten/Kotanya tersebar di beberapa pulau yang terpisahkan oleh laut membuat moda laut menjadi sektor yang terus diperhatikan perkembangannya. Berdasarkan data Badan Pusat

Statistik Provinsi Sumatera Barat, terdapat satu Pelabuhan Laut yaitu Pelabuhan Teluk Bayur.

3) Angkutan Udara

Menurut BPS tahun 2025 Sumatera Barat memiliki satu bandara Internasional yakni Bandar Udara Minangkabau Kecamatan Batang Anai, Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat.

4) Angkutan Penyeberangan

Menurut BPS tahun 2025 Sama halnya seperti angkutan laut, angkutan penyeberangan juga menjadi sektor transportasi yang menjadi perhatian pemerintah Sumatera Barat. Pelabuhan Penyeberangan dibutuhkan sebagai jembatan yang menghubungkan Kabupaten/Kota yang terdapat di Sumatera Barat yang secara geografi terpisahkan oleh perairan. Terdapat 4 lintasan penyeberangan yang terdapat di Provinsi Sumatera Barat, terdiri dari 2 lintasan komersial dan 2 lintasan perintis.

2. Wilayah Penelitian

a. Sarana Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus

Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus menggunakan kapal jenis Ro-Ro untuk menyeberang. Adapun karakteristik sarana kapal penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus sebagai berikut.

1) KMP. Ambu-Ambu

KMP. Ambu-Ambu merupakan salah satu kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus dengan 571 GT dan kapasitas penumpang sebanyak 210 orang serta kapasitas kendaraan sebanyak 21 unit kendaraan campuran. Kapal ini mengangkut rute Padang–Tua Peijat, Padang–Sikakap, Padang–Siberut, Tua Peijat–Padang, Sikakap Padang, dan Tua Peijat–Sikakap.



Gambar 4. 2 KMP. Ambu-Ambu

Sumber: Hasil Dokumentasi Tim Pkl Sumatera Barat (2025)

Berikut ini merupakan karakteristik KMP. Ambu Ambu yang dapat dilihat pada tabel 4.4 dibawah ini.

Tabel 4. 4 Karakteristik KMP. Ambu - Ambu

KARAKTERISTIK KMP. AMBU AMBU			
1	Pemilik/Operator	:	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
2	Nama Kapal	:	KMP. AMBU- AMBU
3	<i>Call Sign</i> P M U P	:	YDWR MMSI No. 525 001 035
4	Tempat/Galangan Pembuatan/ Tahun	:	Jakarta/PT. Daya Radar Utama/2004
5	Jenis/ <i>Type</i> Kapal	:	Roll on Roll off (RO-RO)
6	Klasifikasi/No. I M O	:	B K I / No. IMO : 9049413
7	Surat Ukur	:	2263 / Ba – Nomor : PK.671/3/8/ DK.06 Tgl.23-01-2006
8	GT / NT	:	571 GT / 177 NT
9	Panjang Keseluruhan(L.O.A.)	:	45,50 Meter
10	Panjang Garis Air (L.B.P.)	:	40,15 Meter
11	Lebar / Breadth	:	12 Meter
12	Tinggi / Depth	:	3,2 Meter
13	Sarat / Draught	:	2,15 Meter
14	MOTOR INDUK (ME)	:	YANMAR Type 6 AYM - ETE
	Power / HP	:	2 X 829 HP
	RPM	:	1900
	Kecepatan	:	8,0 Knot

KARAKTERISTIK KMP. AMBU AMBU			
	Jenis Bahan Bakar	:	Solar (HSD)
	Nomor Mesin	:	Kiri : 0203 (SB) Kanan : 0204 (PS)
15	MOTOR BANTU (AE)	:	PERKINS SABRE Type 6 TG 2 AM
	RPM	:	1500
	Power / HP	:	2 X 91 KW
	Jenis Bahan Bakar	:	Solar (HSD)
	Generator / KVA	:	85 KVA
16	TANGKI TANGKI	:	
	Bahan Bakar (F.O.T)	:	24,563 Ton
	Air Tawar (F.W.T)	:	35,322 Ton
	Balas (B.W.T)	:	19,195 Ton
17	RAMP DOOR Depan & Belakang	:	
	Panjang	:	6 Meter
	Lebar	:	4 Meter
18	Tinggi Langit-Langit Geladak Utama ( <i>Cardeck</i> )	:	3,9 Meter
19	KAPASITAS ANGKUT	:	
	Penumpang	:	255 Orang
	Kendaraan	:	21 Unit Campuran
	Jumlah Awak Kapal	:	19 Orang

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Padang (2025)

## 2) KMP. Gambolo

KMP. Gambolo merupakan salah satu kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus dengan 560 GT dan kapasitas penumpang sebanyak 200 orang serta kapasitas kendaraan sebanyak 19 unit kendaraan campuran. Kapal ini mengangkut lintasan dari Padang–Sikakap, Padang–Tua Peijat, Padang–Sikabaluan, Sikakap–Tua Peijat, Tua Peijat–Padang, Sikakap–Padang, dan Sikabaluan – Padang.



Gambar 4. 3 KMP. Gambolo

Sumber: Hasil Dokumentasi Tim Pkl Sumatera Barat (2025)

Berikut ini merupakan karakteristik KMP. Gambolo yang dapat dilihat pada tabel 4.5 dibawah ini.

Tabel 4. 5 Karakteristik KMP. Gambolo

KARAKTERISTIK KMP. GAMBOLO		
1	Pemilik/Operator	: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
2	Nama Kapal	: KMP. GAMBOLO
3	Call Sign P M U P	: YDWR MMSI No. 525 021 130
4	Tempat/Galangan Pembuatan/Tahun	: Jakarta/PT. Bayu Bahari Sentosa/2011
5	Jenis/Type Kapal	: Roll on Roll off (RO-RO)
6	Klasifikasi/No. I M O	: B K I/No. IMO : 8668846
7	Surat Ukur	: 3483 / Ba
8	GT / NT	: 560 GT / 168 NT
9	Panjang Keseluruhan (L.O.A.)	: 45,50 Meter
10	Panjang Garis Air (L.B.P.)	: 40,15 Meter
11	Lebar / Breadth	: 12 Meter
12	Tinggi / Depth	: 3,2 Meter
13	Sarat / Draught	: 2,15 Meter
14	MOTOR INDUK (ME)	: YANMAR Type 6 AYM - WET tahun.2012
	Power / HP	: 2 X 829 HP
	RPM	: 1.900
	Kecepatan	: 8,5 - 9 Knot

KARAKTERISTIK KMP. GAMBOLO			
	Jenis Bahan Bakar	:	Solar (HSD)
	Nomor Mesin	:	Kiri : 2483 (SB) Kanan : 2484 (PS)
15	MOTOR BANTU (AE)	:	PERKINS SABRE Type 4.4 TWGM Tahun. 05-2011
	Power / HP / RPM	:	2 X 100,6 HP / 1500
	Nomor Mesin	:	Kiri : RJ 30883U49837U Kanan : RJ 30883U512971U
	Jenis Bahan Bakar	:	Solar (HSD)
	Generator / Output	:	Stamford Type UCM274D1 / 67,2 KW
16	Emergency Generator	:	COMMINS Type KM20KW Th. 05-2012
	Power/ Hp	:	24 KW
	Nomor Mesin	:	87286139
	RPM	:	1.500
	Jenis Bahan Bakar	:	Solar (HSD)
17	Generator/ KVA	:	Stamford Type KM20KW / 25 KVA
	TANGKI TANGKI	:	
	Bahan Bakar (F.O.T)	:	2 X 24,6 TON
	Air Tawar (F.W.T)	:	2 X 33,68 Ton
	Balas (B.W.T)	:	2 X 30,2 TON / 2 X 21,7 TON
18	RAMP DOOR Depan & Belakang	:	
	Panjang	:	5,80 Meter
	Lebar	:	4 Meter
19	Tinggi Langit-Langit Geladak Utama (Cardeck)	:	4 Meter
20	KAPASITAS ANGKUT	:	
	Penumpang	:	200 Orang
	Kendaraan	:	19 Unit Campuran
	Jumlah Awak Kapal	:	19 orang

b. Prasarana Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus

Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus dibagi menjadi 2 yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan.

## 1) Fasilitas Daratan

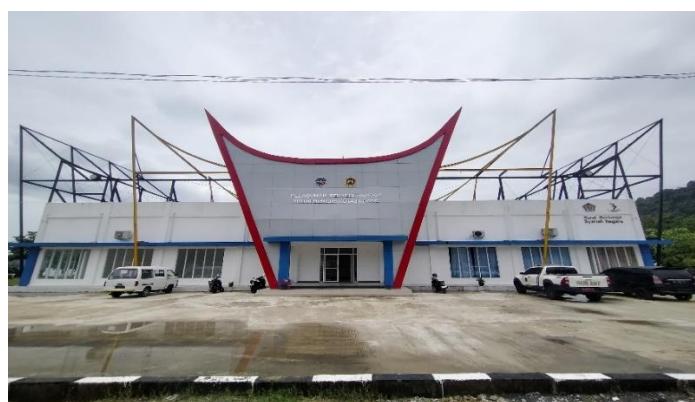
Terdapat beberapa fasilitas daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 4. 6 Fasilitas daratan Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus

No.	Fasilitas	Luas	Kondisi
1.	Gedung kantor	38 x 20,5 M	Baik
2.	Pos Jaga	5,5 x 4,5 M	Baik
3.	Area Parkir Pengantar/ penjemput	2.808 M <sup>2</sup>	Baik
4.	Area Parkir Siap Muat	5) M <sup>2</sup>	Baik
5.	Ruang Tunggu	8,45 x 7,8 M	Baik
6.	Loket Tiket	20 m <sup>2</sup>	Baik
7.	Musala	8,3 x 7,9 M	Baik
8 .	Toilet	-	Baik

### a) Kantor Pelabuhan

Kantor Pelabuhan digunakan sebagai pusat administrasi dan informasi untuk pengguna jasa transportasi Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus. Fasilitas yang teradapat dalam kantor Pelabuhan berupa ruang tunggu, ruang pengecekan tiket penumpang dan ruang administrasi. Namun ruang tunggu dan ruang pengecekan tiket belum difungsikan dikarenakan kantor baru dilakukan revitalisasi dan belum diresmikan. Adapun kondisi kantor pelabuhan dapat dilihat pada Gambar 4.4 berikut.



Gambar 4. 4 Kantor Pelabuhan

### b) Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan Parkir siap muat digunakan untuk kendaraan yang sudah memiliki tiket dan siap untuk masuk kedalam kapal. Kondisi lapangan parkir siap muat saat ini belum teratur dikarenakan belum

adanya pemisah antar kendaraan roda 2 roda 4 dan kendaraan barang. Serta masih terdapatnya angkutan umum yang memasuki lapangan parkir siap muat Adapun kondisi lapangan parkir siap muat dapat dilihat pada Gambar 4.5 berikut.



Gambar 4. 5 Lapangan Parkir Siap Muat

c) Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput

Lapangan parkir pengantar/penjemput digunakan untuk tempat parkir motor dan mobil namun kondisi lapangan parkir pengantar/penjemput masih belum teratur dikarenakan belum adanya fasilitas pendukung seperti rambu.



Gambar 4. 6 Lapangan parkir pengantar/penjemput

d) Ruang Tunggu Penumpang

Ruang tunggu digunakan oleh penumpang untuk menunggu atau beristirahat sebelum memasuki kapal. Ruang tunggu ini terletak di dalam gedung kantor. Kondisi ruang tunggu saat ini belum bisa digunakan untuk penumpang dikarenakan gedung kantor baru dilakukan pembangunan dan belum diresmikan,

sehingga masih ada penumpang yang menunggu kedatangan kapal di luar ruang tunggu.



Gambar 4. 7 Ruang tunggu penumpang

e) Loket Penumpang dan Kendaraan

Loket tiket pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Padang, Pembelian tiket penumpang dan kendaraan masih tergabung menjadi satu karena Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus hanya memiliki satu loket, dan belum tersedianya *toll gate* bagi kendaraan.



Gambar 4. 8 Loket penumpang dan kendaraan

f) Pos Jaga

Pos jaga digunakan sebagai tempat penjagaan dan mengawasi keluar masuk kendaraan dan penumpang. Pos ini berjumlah satu unit dan berada dekat area masuk pelabuhan.



Gambar 4. 9 Pos jaga

g) *Toll gate*

Terdapat 1 *toll gate* yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang berfungsi sebagai tempat pembayaran untuk kendaraan yang akan masuk dan keluar dari pelabuhan. Saat ini, kondisi *toll gate* belum digunakan dikarenakan baru saja selesai dibangun dan belum diresmikan.



Gambar 4. 10 *Toll gate*

h) Jembatan Timbang

Jembatan timbang digunakan untuk mengukur berat kendaraan atau muatan yang akan masuk kedalam kapal.



Gambar 4. 11 Jembatan timbang

i) Pos Jembatan Timbang

Pos jembatan timbang ini digunakan untuk mendata dan mencatat berat muatan kendaraan dan jenis muatan yang dibawa kendaraan. Kondisi pos jembatan timbang saat ini baik dan layak digunakan.



Gambar 4. 12 Pos jembatan timbang

j) Musholla

Musholla merupakan tempat ibadah bagi umat islam saat berada di area Pelabuhan Penyeberangan. Kondisi musholla saat ini di Pelabuhan Teluk Bungus sangat baik karena ada petugas yang mengurus masjid baik kebersihan dari dalam musala maupun kebersihan di luar musholla.



Gambar 4. 13 Musholla

k) Toilet

Terdapat 6 toilet di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang berada di samping musala, di dalam kantor, dan di dekat loket tiket kendaraan dan penumpang. Namun, kondisi saat ini toilet yang bisa digunakan untuk penumpang hanya di dekat musala dikarenakan toilet yang di samping loket dan di dalam kantor belum diresmikan sehingga belum bisa digunakan oleh penumpang.



Gambar 4. 14 Toilet

l) Kantin

Terdapat kantin di area Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang berguna untuk membeli makanan dan minuman bagi para penumpang. Kondisi kantin saat ini terletak di depan lapangan parkir siap muat.



Gambar 4. 15 Kantin

m) Rumah Genset

Rumah genset merupakan fasilitas pendukung yang dapat mempengaruhi seluruh kegiatan di pelabuhan. Kondisi Genset saat ini berfungsi dengan baik karena mampu mengcover listrik pada pelabuhan ketika terjadi pemadaman listrik.



Gambar 4. 16 Rumah genset

n) Instalasi Air

Instalasi air difungsikan sebagai tempat penyimpanan untuk mengalirkan kebutuhan air di pelabuhan. Kondisi instalasi air pada pelabuhan berfungsi dengan baik karena dapat mengalirkan air bersih untuk kegiatan di Pelabuhan.



Gambar 4. 17 Instalasi air

## 2) Fasilitas Perairan

Berikut merupakan fasilitas perairan yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus:

Tabel 4. 7 Fasilitas perairan Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus

No.	Fasilitas	Luas	Kondisi
1.	Dermaga Movable Bridge	66 x 2,5 M	Baik
2.	Dermaga Plengsengan	10,6 x 8 M	Baik
3.	Gangway	66 x 2,5 M	Baik
4.	Bolder	-	Baik
5.	Fender	-	Baik
6.	Breasting Dolphin	Dermaga 1 = 4,5 x 8,5 Dermaga 2 = 5 x 5,5	Baik
6.	Mooring Dolphin	Dermaga 1 = 4 x 4 Dermaga 2 = 4 x 4	Baik

### a) Dermaga

Dermaga berfungsi untuk kegiatan bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang. Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus saat ini memiliki 2 dermaga dengan tipe yang berbeda dermaga 1 dengan tipe MB (*movable bridge*) yang sampai saat ini masih difungsikan dengan baik, dan dermaga 2 dengan tipe Plengsengan yang saat ini belum digunakan karena belum diresmikan dan baru saja digunakan dalam uji coba sandar kapal. Berikut kondisi dermaga yang berada di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

#### i. Dermaga *Movable Bridge* (MB)

Dermaga 1 Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus adalah dermaga dengan tipe *Movable Bridge*, juga dikenal

sebagai demaga bergerak. *Movable Bridge* dikontrol atau dikendalikan melalui rumah MB yang berada tepat di sebelah dermaga 1.



Gambar 4. 18 Dermaga *movable bridge* (MB)

ii. Dermaga Plengsengan

Dermaga 2 pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus merupakan dermaga dengan tipe Plengsengan atau dermaga tetap.



Gambar 4. 19 Dermaga plengsengan

b) Rumah Operator *Movable Bridge* (MB)

Rumah Operator *Movable Bridge* merupakan tempat yang didalamnya terdapat mesin power *Movable Bridge* (MB) serta pengoperasiannya. Saat ini, kondisi rumah MB masih dapat digunakan meskipun terdapat beberapa bagian bangunan yang mengalami kerusakan kecil.



Gambar 4. 20 Rumah operator *movable bridge* (MB)

c) *Trestle*

*Trestle* adalah akses jalan dari Pelabuhan sampai dermaga yang digunakan untuk menyambungkan dermaga ke daratan. Kondisi *trestle* berada dalam keadaan baik, tetapi permukaan jalannya tidak rata dan beberapa bagian pagar pengaman jalan mengalami kerusakan.



Gambar 4. 21 *Trestle*

d) *Gangway*

*Gangway* adalah jalur yang digunakan untuk menghubungkan penumpang dari pintu portal menuju dermaga atau sebaliknya.



Gambar 4. 22 *Gangway*

e) *Catwalk*

*Catwalk* merupakan jembatan yang terhubung antara dermaga dengan *mooring dolphin* atau tempat kapal bersandar. Berikut kondisi *catwalk* yang ada di dermaga 1 Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.



Gambar 4. 23 *Catwalk*

f) *Mooring Dolphin*

*Mooring dolphin* adalah struktur yang dilengkapi dengan bolder dan digunakan untuk tempat tambat kapal di dermaga.



Gambar 4. 24 *Mooring dolphin*

g) *Breasting Dolphin*

*Breasting dolphin* merupakan struktur yang dilengkapi dengan *bolder* dan *fender* yang digunakan untuk peredam benturan kapal yang sedang berlabuh.



Gambar 4. 25 *Breasting dolphin*

h) *Bolder*

*Bolder* adalah sarana pelabuhan yang digunakan untuk menambatkan kapal saat berlabuh. Saat ini, kondisi *bolder* di dermaga 1 dan dermaga 2 masih dalam keadaan baik dan dapat digunakan dengan optimal. Pelabuhan Teluk Bungus memiliki 5 *bolder* di dermaga 1 dan 7 *bolder* di dermaga 2.



Gambar 4. 26 *Bolder*

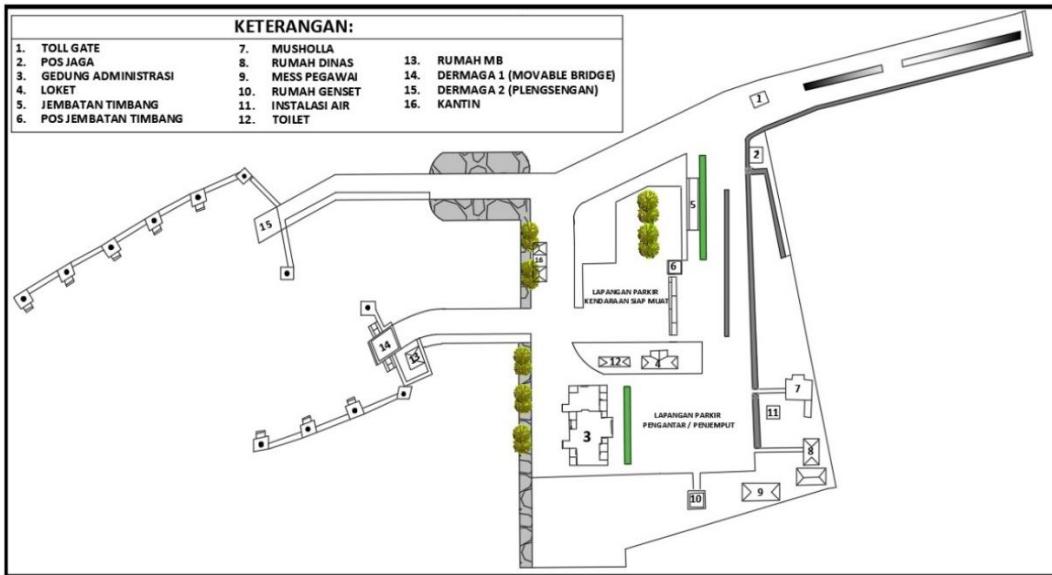
i) *Fender*

*Fender* digunakan untuk meredam benturan ketika kapal sandar. Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus memiliki 7 buah *fender* dengan dermaga 1 jumlah 3 *fender* dan dermaga 2 jumlah 4 *fender*.



Gambar 4. 27 *Fender*

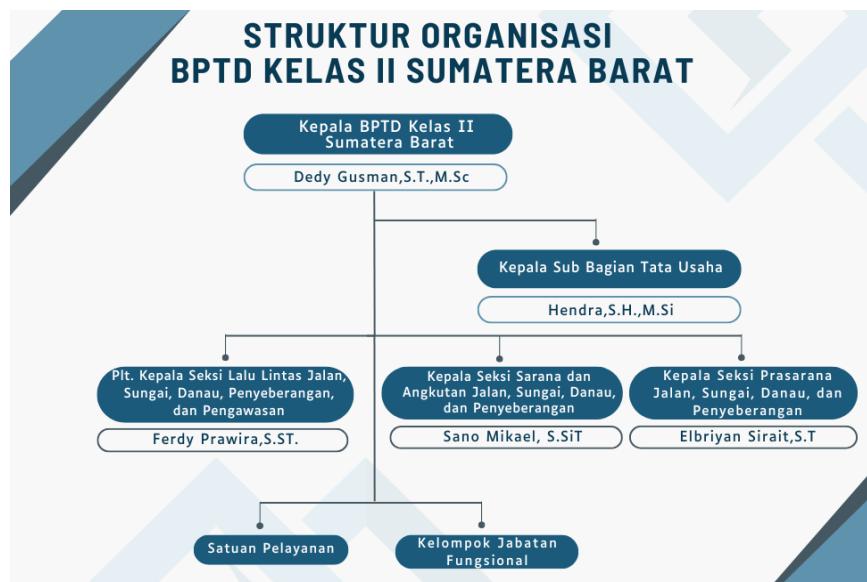
Berikut adalah Layout Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang dapat dilihat pada gambar 4. 28 berikut.



Gambar 4. 28 Layout pelabuhan penyeberangan teluk bungus

### 3. Instansi Pembina Transportasi

#### a. Struktur Organisasi



Gambar 4. 29 Struktur Organisasi

Sumber: BPTD Kelas II Sumatera Barat

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat bahwa untuk meningkatkan kinerja pelaksanaan dan fungsi maka adanya perubahan terhadap

penataan organisasi tata dan tata kerja pada Balai Pengelola Transportasi Darat yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2024 sebagai berikut :

b. Tugas Balai Pengelola Transportasi Darat

- 1) Melaksanakan Pengelolaan Terminal Tipe A, Terminal Barang untuk Umum, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, dan Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan.
- 2) Pegendalian dan Pengawasan Keselamatan Sarana, Prasarana, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

c. Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat

- 1) Penyusunan rencana, program, dan anggaran.
- 2) Pelaksanaan pengelolaan Terminal Tipe A, Terminal Barang untuk umum, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, dan Pelabuhan Sungai, Danau, Penyeberangan.
- 3) Pelaksanaan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan.
- 4) Pelaksanaan kegiatan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan.
- 5) Pelaksanaan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan;
- 6) Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum dan hubungan Masyarakat.
- 7) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

d. Tugas dan Wewenang

1) Kepala BPTD

Kepala BPTD mempunyai tugas untuk menyampaikan laporan mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat secara berkala atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan. kepala BPTD juga bertugas untuk membuat susunan jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja, uraian tugas,

menetapkan standar kompetensi jabatan, serta mengevaluasi seluruh jabatan di lingkungan BPTD.

2) Sub Bagian Tata Usaha

Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, anggaran, melaporkan evaluasi kinerja, pengelolaan urusan keuangan dan penerimaan bukan pajak, serta pelaporan sistem akuntansi instansi, Tugas Sub Bagian Tata Usaha juga mencakup urusan sumber daya manusia, hukum, hubungan masyarakat, persuratan, kearsipan dan dokumentasi, pelayanan informasi publik, perlengkapan, rumah tangga, serta evaluasi dan pelaporan.

3) Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan pembangunan, pengembangan, pelayanan jasa, dan pengoperasian terminal tipe A, terminal barang umum, serta unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor. Selain itu, tanggung jawab lainnya meliputi bantuan teknis untuk fasilitas pendukung dan integrasi moda di pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan.

4) Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan.

Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian secara berkala dan pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor, melakukan pemeriksaan dan sertifikasi kelaiklautan kapal, menganalisis trayek angkutan jalan antar kota antar provinsi dan angkutan jalan yang disubsidi oleh pemerintah pusat, penetapan jadwal operasi, memberikan subsidi angkutan jalan dan pelayaran perintis sungai, danau, dan penyeberangan, serta memberikan bantuan teknis penyediaan sarana jalan, sungai, danau, dan penyeberangan.

**5) Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan dan Pengawasan**

Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan dan Pengawasan mempunyai tugas melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan untuk jaringan jalan nasional, menyediakan, mengoperasikan, dan memelihara perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau, serta sarana bantu navigasi pelayaran, mengelola sistem informasi manajemen lalu lintas di sungai, danau, dan penyeberangan, melakukan pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai dan danau, memberikan rekomendasi laik fungsi jalan nasional non-tol, memberikan bantuan teknis terkait perlengkapan jalan, halte, dan rambu di sungai dan danau, melakukan pengamatan dan pemantauan terhadap perusahaan angkutan jalan, mengawasi kegiatan karoseri, menyelenggarakan pengujian berkala kendaraan bermotor, mengelola pelabuhan dan penyelenggara pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersil, serta mengawasi operator kapal di sungai, danau, dan penyeberangan.

**6) Kelompok Jabatan Fungsional**

Kelompok Jabatan Fungsional bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan fungsional sesuai dengan bidang keahlian dan keterampilan mereka dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat.

**7) Satuan Pelayanan**

Satuan Pelayanan bertugas untuk mengelola terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan, mengendalikan dan mengawasi keselamatan sarana, prasarana, lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran untuk angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.

4. Produktivitas Angkutan dan Jaringan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a. Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir

Produksi penumpang dan kendaraan selama 5 tahun terakhir mulai dari 2020 hingga 2024 di 4 lintasan, dilaporkan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Padang.

Berikut ini merupakan Data produktivitas angkutan penyeberangan teluk bungus lintasan padang - tua pejat 5 tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 4. 8 dibawah ini.

Tabel 4. 8 Data produktivitas angkutan penyeberangan teluk bungus lintasan padang – tua pejat 5 tahun terakhir

URAIAN	TAHUN				
	2020	2021	2022	2023	2024
TRIP	100	200	194	208	340
PENUMPANG (Orang)	10.063	15.163	15.218	16.189	25.194
KENDARAAN (Unit)					
GOL. I	17	22	10	7	18
GOL. II	1.240	1.820	1.777	1.512	2.548
GOL. III	26	23	15	48	33
GOL. IV A	177	353	332	358	528
GOL. IV B	154	237	239	205	348
GOL. V A	0	0	2	2	16
GOL. V B	719	1.603	1.636	1.659	2.153
GOL. VI A	0	0	0	1	0
GOL. VI B	17	18	17	143	58
GOL. VII	6	8	50	13	15
GOL VIII	0	0	3	5	6
GOL. IX	6	8	21	11	1
JUMLAH	2.362	4.092	4.202	3.964	5.724

Sumber:PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) cabang Padang (2025)

Berikut ini merupakan Data produktivitas angkutan penyeberangan teluk bungus lintasan padang - sikakap 5 tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 4. 9 dibawah ini.

Tabel 4. 9 Data produktivitas angkutan penyeberangan teluk bungus lintasan padang – sikakap 5 tahun terakhir

URAIAN	TAHUN				
	2020	2021	2022	2023	2024
TRIP	91	180	189	181	227
PENUMPANG (Orang)	6.414	11.476	14.540	14.601	17.450
KENDARAAN (Unit)					
GOL. I	16	34	24	10	11
GOL. II	614	1.113	1.152	669	1.023

URAIAN	TAHUN				
	2020	2021	2022	2023	2024
GOL. III	6	11	9	10	8
GOL. IV A	10	224	49	39	56
GOL. IV B	92	188	151	75	178
GOL. V A	0	0	3	9	0
GOL. V B	611	1.428	1.390	1.300	1.699
GOL. VI A	0	0	0	0	0
GOL. VI B	33	6	99	93	68
GOL. VII	3	6	3	9	3
GOL VIII	1	0	0	1	0
GOL. IX	0	10	8	0	0
JUMLAH	1.386	2.820	2.888	2.215	3.046

Sumber:PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) cabang Padang (2025)

Berikut ini merupakan Data produktivitas angkutan penyeberangan teluk bungus lintasan padang - sikabaluan 5 tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 4. 10 dibawah ini.

Tabel 4. 10 Data produktivitas angkutan penyeberangan teluk bungus lintasan padang – sikabaluan 5 tahun terakhir

URAIAN	TAHUN				
	2020	2021	2022	2023	2024
TRIP	88	122	88	94	94
PENUMPANG (Orang)	3.846	4.114	4.618	3.998	3.437
KENDARAAN (Unit)					
GOL. I	16	7	9	7	3
GOL. II	400	365	269	333	423
GOL. III	6	1	4	3	4
GOL. IV A	7	5	3	9	2
GOL. IV B	35	42	22	59	46
GOL. V A	0	0	0	0	0
GOL. V B	758	629	632	695	746
GOL. VI A	0	0	0	0	0
GOL. VI B	0	0	26	54	5
GOL. VII	0	0	0	0	0
GOL. VIII	1	0	0	0	0
GOL. IX	10	0	3	4	2
JUMLAH	1.233	1.049	1.068	1.164	1.231

Sumber:PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) cabang Padang (2025)

Berikut ini merupakan Data produktivitas angkutan penyeberangan teluk bungus lintasan padang - siberut 5 tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 4. 11 dibawah ini.

Tabel 4. 11 Data produktivitas angkutan penyeberangan teluk bungus lintasan padang – siberut 5 tahun terakhir

URAIAN	TAHUN				
	2020	2021	2022	2023	2024
TRIP	122	136	125	138	136
PENUMPANG (Orang)	6.084	6.323	7.295	6.127	3.942
KENDARAAN (Unit)					

URAIAN	TAHUN				
	2020	2021	2022	2023	2024
GOL. I	27	11	10	12	22
GOL. II	821	666	697	665	961
GOL. III	11	7	7	4	7
GOL. IV A	36	39	67	4	38
GOL. IV B	69	172	49	54	72
GOL. V A	0	0	0	54	0
GOL. V B	757	952	947	1.062	1.173
GOL. VI A	0	0	0	0	0
GOL. VI B	1	5	47	101	21
GOL. VII	0	0	4	2	2
GOL VIII	0	0	2	0	0
GOL. IX	2	2	4	14	0
JUMLAH	1.724	1.854	1.834	1.968	2.296

Sumber:PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) cabang Padang (2025)

b. Produktivitas Harian Selama 30 hari

Produksi penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus selama 30 hari yang dimulai pada tanggal 18 Februari – 19 Maret 2025 dapat dilihat pada tabel 4.12 dan tabel 4.13 di bawah ini.

Tabel 4. 12 Data produktivitas 30 hari keberangkatan kapal lintasan padang – kepulauan mentawai

Tanggal	KEBERANGKATAN PELABUHAN TELUK BUNGUS													
	Penumpang Dewasa (Orang)	Penumpang Anak (Orang)	KENDARAAN (Unit)											
			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
18-02-2025	52	0	0	6	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0
19-02-2025	75	0	0	1	0	0	1	0	9	0	0	0	0	0
20-02-2025	102	0	0	12	0	0	2	0	11	0	0	0	0	0
21-02-2025	78	0	0	8	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0
22-02-2025	6	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
23-02-2025	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
23-02-2025	62	0	0	4	0	0	1	0	8	0	0	0	0	0
24-02-2025	118	0	0	12	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
25-02-2025	40	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
26-02-2025	79	0	0	7	0	0	1	0	7	0	1	0	0	0
27-02-2025	116	0	0	7	0	2	0	0	5	0	0	0	0	0
28-02-2025	97	0	0	5	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0
<b>01-03-2025</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
02-03-2025	44	0	0	1	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0
03-03-2025	159	0	0	24	0	1	3	0	7	0	0	0	0	0
04-03-2025	54	1	0	5	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
05-03-2025	70	0	0	3	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
06-03-2025	57	0	0	10	0	3	0	0	9	0	0	0	0	0
07-03-2025	110	0	0	3	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0
<b>08-03-2025</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
09-03-2025	31	0	0	4	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
10-03-2025	140	2	0	10	2	1	0	0	11	0	0	0	0	0
11-03-2025	10	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0
12-03-2025	16	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
13-03-2025	77	0	0	8	0	3	2	0	9	0	0	0	0	0
14-03-2025	70	0	1	4	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0

Tanggal	KEBERANGKATAN PELABUHAN TELUK BUNGUS													
	Penumpang Dewasa (Orang)	Penumpang Anak (Orang)	KENDARAAN (Unit)											
			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
15-03-2025	19	0	0	2	0	1	0	0	6	0	0	0	0	0
16-03-2025	51	0	1	2	0	0	1	0	7	0	0	0	0	0
17-03-2025	76	0	0	11	1	3	0	0	8	0	0	0	0	0
18-03-2025	77	0	1	13	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
19-03-2025	36	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
JUMLAH	1925	3	3	168	4	15	13	0	222	0	5	0	0	0

Tabel 4. 13 Data Produktivitas 30 hari Kedatangan Kapal Lintasan Kepulauan Mentawai - Padang

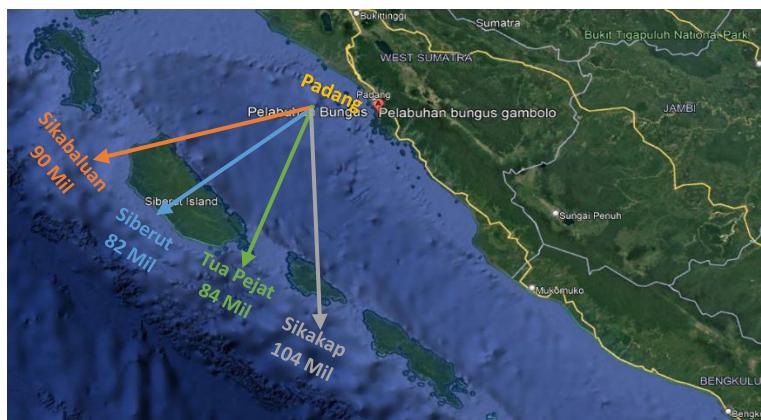
Tanggal	KEDATANGAN PELABUHAN TELUK BUNGUS													
	Penumpang Dewasa (Orang)	Penumpang Anak (Orang)	KENDARAAN (Unit)											
			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
18-02-2025	19	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0
19-02-2025	51	0	0	6	0	0	2	0	8	0	0	0	0	0
20-02-2025	30	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	0	2	0
21-02-2025	45	0	0	2	0	0	1	0	8	0	0	0	0	0
22-02-2025	37	0	0	2	0	4	1	0	6	0	0	3	0	0
23-02-2025	32	0	0	0	0	3	0	0	7	0	0	0	0	0
23-02-2025	68	0	0	4	0	1	1	0	10	0	0	0	0	0
24-02-2025	11	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
25-02-2025	28	0	0	0	0	0	2	0	9	0	0	0	0	0
26-02-2025	106	0	0	8	0	2	2	0	7	0	0	0	0	0
27-02-2025	61	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	1	0	3
28-02-2025	52	0	0	1	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0
01-03-2025	36	0	0	3	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0

Tanggal	KEDATANGAN PELABUHAN TELUK BUNGUS													
	Penumpang Dewasa (Orang)	Penumpang Anak (Orang)	KENDARAAN (Unit)											
			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
02-03-2025	53	0	0	2	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0
03-03-2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04-03-2025	36	0	0	1	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0
05-03-2025	45	0	0	5	0	1	1	0	11	0	0	0	0	0
06-03-2025	36	0	0	5	0	0	1	0	7	0	0	0	0	2
07-03-2025	31	0	0	2	0	0	1	0	7	0	0	0	0	0
08-03-2025	52	0	0	5	0	2	1	0	6	0	0	0	0	0
09-03-2025	40	0	0	4	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0
10-03-2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11-03-2025	25	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
12-03-2025	31	0	0	0	0	0	2	0	9	0	0	0	0	0
13-03-2025	9	0	0	0	0	0	2	0	1	0	4	0	0	0
14-03-2025	32	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
15-03-2025	23	0	0	0	0	2	2	0	5	0	0	1	0	0
16-03-2025	61	0	0	0	0	0	1	0	13	0	0	0	0	0
16-03-2025	22	0	0	0	0	2	0	0	6	0	0	0	0	0
17-03-2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18-03-2025	44	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
19-03-2025	52	0	0	0	0	2	0	0	12	0	0	0	0	0
JUMLAH	1168	0	0	68	0	20	21	0	223	0	4	5	2	5

c. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

1) Lintasan Penyeberangan

Terdapat 4 lintasan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 4. 30 Lintasan Padang – Mentawai  
Sumber: Google Earth (2025)

Berikut ini adalah Lintasan Penyeberangan Padang - Mentawai serta waktu tempuh rata-rata nya

Tabel 4. 14 Lintasan Penyeberangan padang - mentawai

Lintasan	Jumlah Kapal (Unit)	Waktu Tempuh Rata-Rata (Jam)	Jarak Lintasan (Mil)
Padang – Tua Peijat	2	10	84
Padang – Sikakap	2	12	104
Padang – Sikabaluan	1	11	90
Padang – Siberut	1	10	82

Sumber: BPTD Kelas II Sumatera Barat (2025)

d. Tarif

Tarif angkutan penyeberangan terdiri dari tarif penumpang dan tarif kendaraan serta muatannya, yang dihitung berdasarkan golongan. Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus memiliki empat jalur, dan tarif untuk setiap jalur berbeda.

Berikut ini merupakan harga tarif angkutan penyeberangan lintasan padang – tua pejat dapat dilihat pada tabel 4. 15 dibawah ini.

Tabel 4. 15 Harga tarif angkutan penyeberangan  
lintasan padang – tua pejat

TARIF PADANG – TUA PEJAT		
No	Jenis Tiket	Harga
TIKET PENUMPANG		
1.	Bisnis Dewasa	Rp. 140.000
2.	Ekonomi Dewasa	Rp. 102.000
3.	Ekonomi Anak-anak (1 bulan – 2 Tahun)	Rp. 12.000
TIKET KENDARAAN		
1.	Golongan I	Rp. 155.000
2.	Golongan II	Rp. 255.000
3.	Golongan III	Rp. 500.000
4.	Golongan IV Penumpang	Rp. 1.900.000
5.	Golongan IV Barang	Rp. 1.620.000
6.	Golongan V Penumpang	Rp. 2.430.000
7.	Golongan V Barang	Rp. 2.190.000
8.	Golongan VI Penumpang	Rp. 3.256.000
9.	Golongan VI Barang	Rp. 2.900.000
10.	Golongan VII	Rp. 4.604.000
11.	Golongan VIII	Rp. 7.368.000
12.	Golongan IX	Rp. 11.420.000

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) cabang Padang (2025)

Berikut ini merupakan harga tarif angkutan penyeberangan lintasan padang – sikakap dapat dilihat pada tabel 4. 16 dibawah ini.

Tabel 4. 16 Harga tarif angkutan penyeberangan  
lintasan padang – sikakap

TARIF PADANG – SIKAKAP		
No	Jenis Tiket	Harga
TIKET PENUMPANG		
1.	Bisnis Dewasa	Rp. 160.000
2.	Ekonomi Dewasa	Rp. 120.000
3.	Ekonomi Anak-anak (1 bulan – 2 Tahun)	Rp. 14.000
TIKET KENDARAAN		

1.	Golongan I	Rp. 200.000
2.	Golongan II	Rp. 320.000
3.	Golongan III	Rp. 525.000
4.	Golongan IV Penumpang	Rp. 2.200.000
5.	Golongan IV Barang	Rp. 1.900.000
6.	Golongan V Penumpang	Rp. 3.170.000
7.	Golongan V Barang	Rp. 2.700.000
8.	Golongan VI Penumpang	Rp. 4.050.000
9.	Golongan VI Barang	Rp. 3.394.000
10.	Golongan VII	Rp. 5.762.000
11.	Golongan VIII	Rp. 6.988.000
12.	Golongan IX	Rp. 12.104.000

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) cabang Padang (2025)

Berikut ini merupakan harga tarif angkutan penyeberangan lintasan padang – sikabaluhan dapat dilihat pada tabel 4.17 dibawah ini.

Tabel 4. 17 Harga tarif angkutan penyeberangan  
lintasan padang - sikabaluhan

TARIF PADANG – SIKABALUAN		
No	Jenis Tiket	Harga
TIKET PENUMPANG		
1.	Bisnis Dewasa	Rp. 145.000
2.	Ekonomi Dewasa	Rp. 107.000
3.	Ekonomi Anak-anak (1 bulan – 2 Tahun)	Rp..11.000
TIKET KENDARAAN		
1.	Golongan I	Rp. 160.000
2.	Golongan II	Rp. 235.000
3.	Golongan III	Rp. 485.000
4.	Golongan IV Penumpang	Rp. 1.850.000
5.	Golongan IV Barang	Rp. 1.520.000
6.	Golongan V Penumpang	Rp. 2.130.000
7.	Golongan V Barang	Rp. 2.000.000
8.	Golongan VI Penumpang	Rp. 3.256.000

TARIF PADANG – SIKABALUAN		
No	Jenis Tiket	Harga
9.	Golongan VI Barang	Rp. 2.400.000
10.	Golongan VII	Rp. 4.000.000
11.	Golongan VIII	Rp. 6.100.000
12.	Golongan IX	Rp. 10.500.000

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) cabang Padang (2025)

Berikut ini merupakan harga tarif angkutan penyeberangan lintasan padang – siberut dapat dilihat pada tabel 4. 18 dibawah ini.

Tabel 4. 18 Harga tarif angkutan penyeberangan lintasan padang - siberut

TARIF PADANG – SIBERUT		
No	Jenis Tiket	Harga
TIKET PENUMPANG		
1.	Bisnis Dewasa	Rp. 135.000
2.	Ekonomi Dewasa	Rp. 102.000
3.	Ekonomi Anak-anak (1 bulan – 2 Tahun)	Rp. 12.000
TIKET KENDARAAN		
1.	Golongan I	Rp. 155.000
2.	Golongan II	Rp. 250.000
3.	Golongan III	Rp. 500.000
4.	Golongan IV Penumpang	Rp. 1.800.000
5.	Golongan IV Barang	Rp. 1.620.000
6.	Golongan V Penumpang	Rp. 2.425.000
7.	Golongan V Barang	Rp. 2.185.000
8.	Golongan VI Penumpang	Rp. 3.055.000
9.	Golongan VI Barang	Rp. 2.550.000
10.	Golongan VII	Rp. 4.100.000
11.	Golongan VIII	Rp. 6.300.000
12.	Golongan IX	Rp. 11.000.000

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) cabang Padang (2025)

## B. ANALISIS

### 1. Analisis Rencana Penerapan Sistem Zonasi Pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus

Pelabuhan Penyeberangan Teluk bungus belum menerapkan sistem zonasi yang mengacu dengan PM No 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan pelabuhan. Mengakibatkan, kenyamanan dan keamanan pengguna jasa di Pelabuhan tersebut belum optimal. Hasil observasi di lapangan menunjukkan adanya masalah terkait penerapan sistem zonasi pada Pelabuhan penyeberangan Teluk Bungus, seperti pada gambar di bawah ini:

#### a. Pengantar/penjemput berada di area *trestle*

*Trestle* merupakan fasilitas vital yang tidak boleh sembarang orang masuk dan hanya diperbolehkan bagi kendaraan yang hendak naik maupun keluar dari kapal. Kondisi eksisting pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus masih terdapatnya kendaraan pengantar/penjemput yang memasuki area *trestle*.



Gambar 4. 31 Pengantar/penjemput berada di area *trestle*

#### b. Penumpukan loket kendaraan dengan penumpang

Kondisi loket di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus saat ini masih tergabung antara loket penumpang dan kendaraan. Hal ini mengakibatkan pengemudi kendaraan harus turun dari kendaraan untuk membeli tiket. Petugas juga kesulitan dalam membedakan penumpang kapal dan penumpang yang membawa kendaraan.



Gambar 4. 32 Penumpukan loket penumpang dan kendaraan

- c. Angkutan umum memasuki lapangan parkir kendaraan siap muat

Lapangan parkir kendaraan siap muat digunakan untuk kendaraan yang telah mempunyai tiket dan siap untuk naik ke atas kapal, Namun pada kondisi eksisting di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus masih didapati angkutan umum/kendaraan yang tidak menyeberang memasuki lapangan parkir.



Gambar 4. 33 Angkutan umum memasuki lapangan parkir siap muat

- d. Calon penumpang menunggu di sekitaran area parkir siap muat kendaraan.

Ruang tunggu penumpang merupakan fasilitas yang disediakan di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus. Namun pada kondisi eksisting ruang tunggu penumpang pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang terdapat di dalam gedung kantor belum bisa digunakan dikarenakan gedung kantor baru dilakukan Pembangunan dan

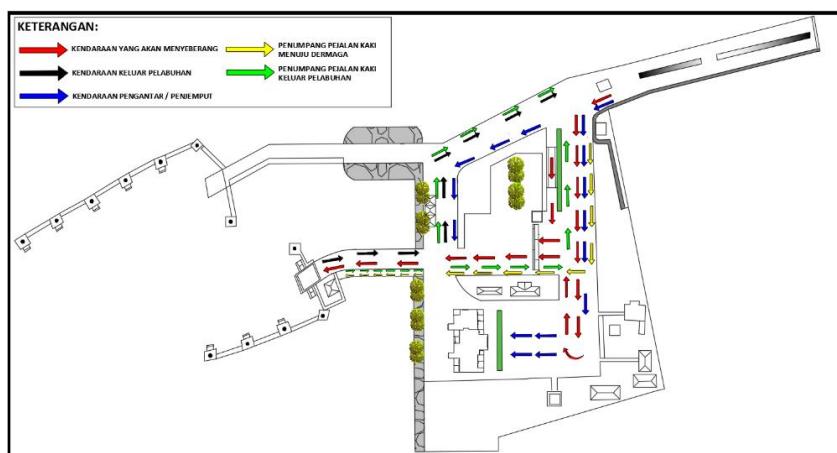
belum diresmikan akibatnya, banyak penumpang yang masih harus menunggu keberangkatan kapal di luar ruang tunggu penumpang.



Gambar 4. 34 Penumpang menunggu di luar ruang tunggu

2. Analisis Pola Arus Kendaraan Dan Penumpang Pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan menunjukkan bahwa ada beberapa permasalahan terkait pola arus lalu lintas, seperti adanya kendaraan pengantar/penjemput yang memasuki area dermaga sehingga terjadi *crossing* antara kendaraan pada saat bongkar maupun muat di kapal. Dan tidak adanya pemisah jalan antara penumpang pejalan kaki dengan kendaraan yang ingin menuju loket pembelian tiket yang bisa menyebabkan terganggunya kelancaran pola arus kendaraan dan penumpang. Berikut ini kondisi dan layout eksisting pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.



Gambar 4. 35 Layout eksisting pola arus lalu lintas

Seperti yang dapat dilihat pada gambar 4. 35 menunjukan kondisi eksisting pola arus lalu lintas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus bahwasanya masih terjadi crossing antara kendaraan yang akan keluar Pelabuhan dengan kendaraan pengantar/penjemput dikarenakan masih didapati kendaraan pengantar/penjemput yang melewati jalur keluar Pelabuhan kemudian parkir di depan lapangan parkir siap muat, dan masih tergabungnya jalur penumpang pejalan kaki menuju dermaga dengan kendaraan pengantar/penjemput dan kendaraan yang akan menyeberang.

3. Analisis Kebutuhan Fasilitas pendukung untuk mendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

Untuk menunjang berjalannya sistem zonasi dan manajemen pola arus lalu lintas Pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus terdapat perlengkapan yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan sistem tersebut maka perlu rencana penambahan fasilitas pendukung seperti *trotoar, barrier, zebra cross*, dan rambu batas wilayah zonasi serta rambu-rambu lalu lintas yang mengacu dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Gambar 4. 36 dibawah ini menunjukan gambar akibat fasilitas pendukung seperti rambu larangan parkir yang tidak tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.



Gambar 4. 36 Kendaraan parkir di jalur keluar pelabuhan

## C. PEMBAHASAN

### 1. Rencana Penerapan Sistem Zonasi

Berdasarkan kondisi eksisting yang ada pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus, oleh karena itu perlu diterapkan sistem zonasi yang sesuai dengan PM No 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan Pelabuhan. Berikut ilustrasi rencana penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

#### a. Zona A untuk penumpang

##### 1) Zona A1 : Gerbang, Lapangan Parkir dan Loket

Zona A1 digunakan hanya untuk keperluan pengantaran dan penjemputan penumpang. Dimulai dari pintu masuk dan berakhir di loket penumpang.



Gambar 4. 37 Zona A1 Gerbang Masuk Utama



Gambar 4. 38 Zona A1 Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput



Gambar 4. 39 Zona A1 Loket Penumpang

2) Zona A2 : Ruang tunggu penumpang

Zona A2 berada pada ruang tunggu penumpang yang difungsikan untuk penumpang menunggu keberangkatan kapal, ruang tunggu ini terletak pada gedung kantor dengan begitu, calon penumpang tanpa tiket tidak bisa memasuki area ini.



Gambar 4. 40 Zona A2 Ruang Tunggu Penumpang

3) Zona A3 : Pemeriksaan tiket penumpang (Rencana)

Zona A3 digunakan sebagai tempat pemeriksaan tiket oleh petugas pelabuhan agar tidak ada orang tanpa tiket yang menaiki kapal. Serta penghubung antara penumpang dan *gangway* sebelum naik ke kapal.



Gambar 4. 41 Zona A3 Pemeriksaan Tiket Penumpang (Rencana)

b. Zona B untuk kendaraan

1) Zona B1 : Jembatan timbang dan *toll gate* (Rencana) bagi kendaraan

Zona B1 berfungsi sebagai penempatan *toll gate* dan jembatan timbang. Pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus sudah memiliki Jembatan timbang dan hanya ada 1 *toll gate* yang berfungsi

untuk karcis bagi kendaraan yang masuk/keluar Pelabuhan, dan belum adanya *toll gate* untuk pembelian tiket kendaraan. Oleh karena itu *Tollgate* ini perlu segera direncanakan untuk memaksimalkan pelayanan, agar kendaraan yang hendak menyeberang tidak perlu lagi mengantre untuk pembelian tiket di dalam loket penumpang. *tollgate* di fungsikan untuk kendaraan yang akan menyebrang.



Gambar 4. 42 Zona B1 Jembatan Timbang



Gambar 4. 43 Zona B1 Toll gate (Rencana)

## 2) Zona B2 : Lapangan parkir kendaraan siap muat

Zona B2 difungsikan bagi kendaraan yang sudah memiliki tiket, sebelum mereka naik ke atas kapal. Zona ini dibagi menjadi 3 area parkir terpisah untuk kendaraan roda 2, roda 4, dan kendaraan barang.



Gambar 4. 44 Zona B2 Lapangan Parkir Siap Muat

3) Zona B3 : Area muat kendaraan

Area ini merupakan jalan antrian kendaraan sebelum masuk ke kapal di bawah bimbingan petugas pelabuhan, area ini berada di trestle khusus kendaraan yang langsung terhubung menuju ramp kapal.



Gambar 4. 45 Zona B3 Area muat kendaraan

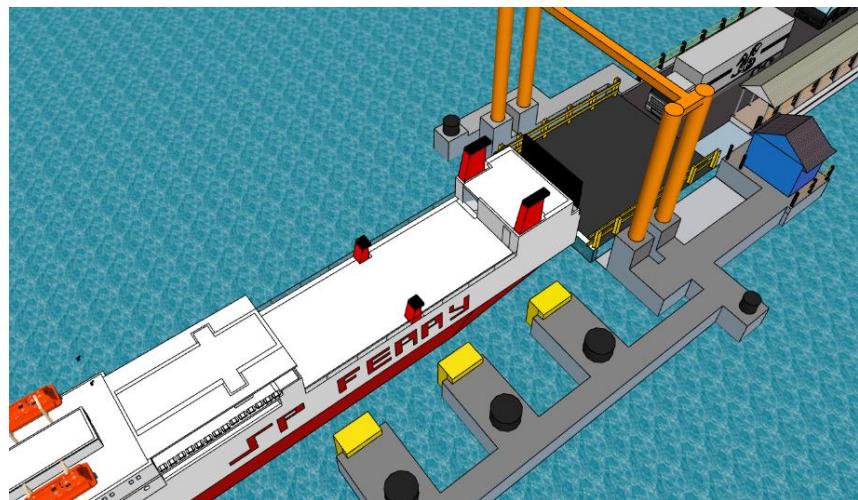
c. Zona C (Area Fasilitas Vital)

Area Pelabuhan yang sifatnya terbatas, Area ini hanya bisa diakses oleh petugas Pelabuhan dan pihak lain yang sudah mendapat izin dari operator Pelabuhan.

1) Dermaga

Area dermaga merupakan fasilitas vital yang tidak sembarang orang dapat masuk ke lokasi tersebut. Pada area

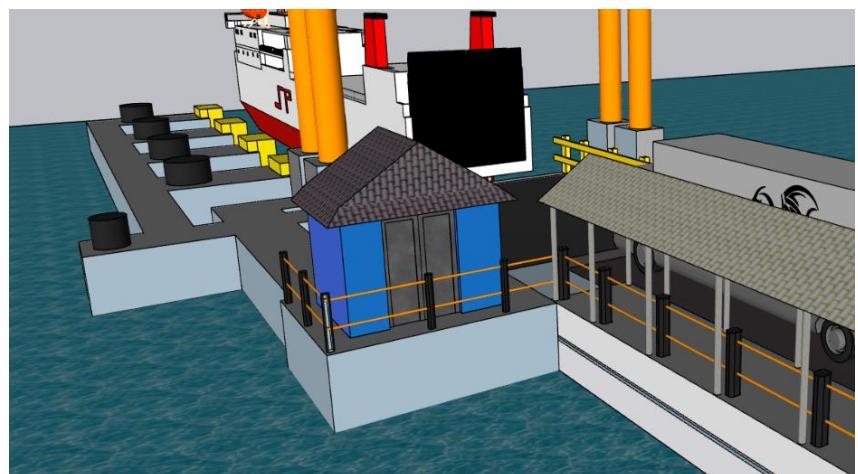
dermaga terdapat bolder yang berfungsi sebagai media tempat pengikat atau menambat tali kapal yang bersandar.



Gambar 4. 46 Zona C Area dermaga

## 2) Rumah Movable Bridge

Tempat pengoperasian *Movable Bridge* pada saat proses bongkar maupun muat kendaraan, rumah *Movable Bridge* terletak di samping *Movable Bridge* dan hanya petugas Pelabuhan yang boleh memasuki rumah *Movable Bridge*.



Gambar 4. 47 Zona C Rumah *Movable Bridge*

## 3) Rumah Genset

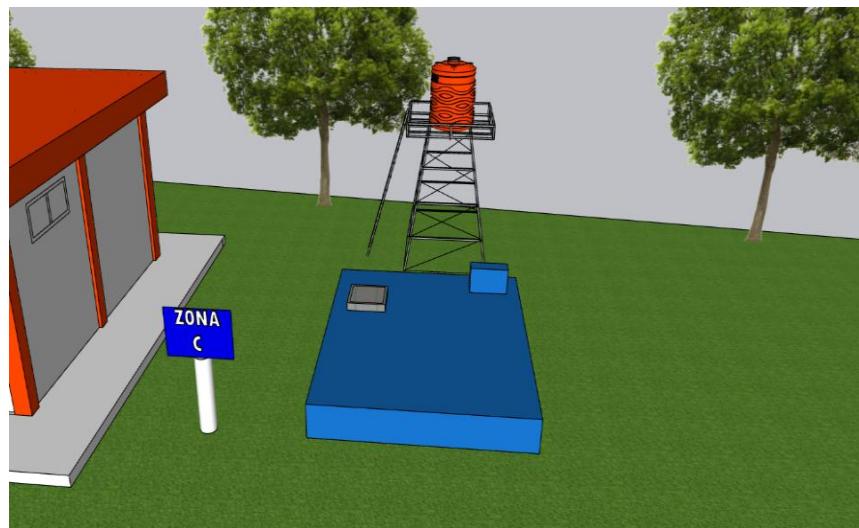
Tempat untuk menyalurkan listrik di Pelabuhan ketika listrik padam, dan juga membantu aktivitas operasional di Pelabuhan.



Gambar 4. 48 Zona C Rumah Genset

4) Tower Air

Tower air digunakan untuk pengaliran air bersih dalam kegiatan Pelabuhan. Tower air merupakan fasilitas vital yang hanya boleh digunakan petugas Pelabuhan.



Gambar 4. 49 Zona C Tower Air

d. Zona D (Daerah khusus terbatas)

1) Zona D1 : Perkantoran

Ditempatkan pada area khusus terbatas yang digunakan sebagai perkantoran. Area ini dilakukan sebagai pusat kegiatan administrasi dan aktivitas pegawai pelabuhan.



Gambar 4. 50 Zona D1 Kantor Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus



Gambar 4. 51 Zona D1 Rumah dinas dan mess pegawai

2) Zona D2 : Area komersial ( Katin, Mall, dll)

Zona D2 ditempatkan pada area khusus yang di peruntukan sebagai tempat komersial seperti, katin, koperasi dan tempat berjualan di kawasan Pelabuhan. Kondisi area komersial seperti katin pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus belum layak karena hanya terbuat dari tenda yang dapat rusak oleh alam, serta terletak di area masuk dermaga, maka telah direncanakan penempatan katin dan koperasi Pelabuhan yang terdapat didalam Gedung terminal.



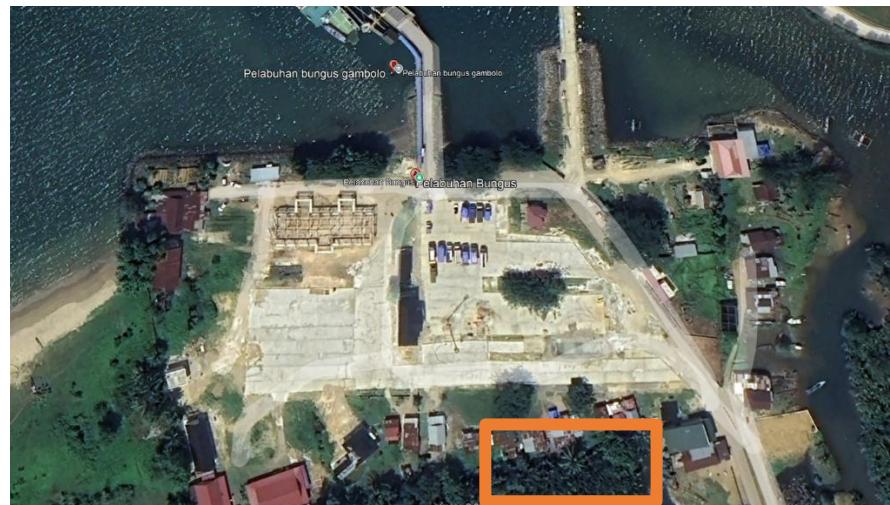
Gambar 4. 52 Zona D2 Kantin (Rencana)



Gambar 4. 53 Zona D2 Koperasi Pelabuhan (Rencana)

e. Zona E

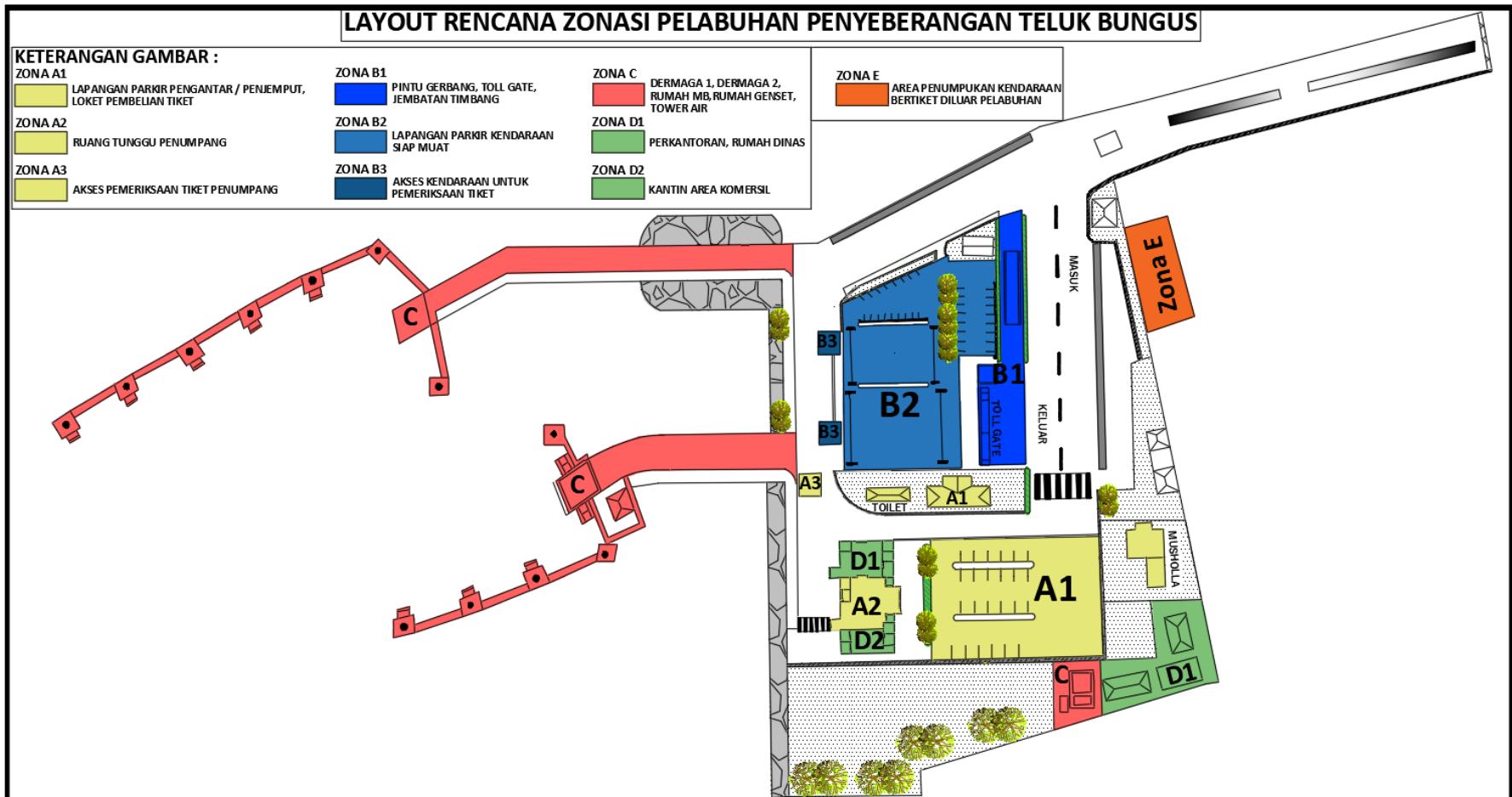
Zona E ditempatkan pada area parkir diluar pelabuhan yang digunakan untuk antrean kendaraan yang telah mempunyai tiket tetapi belum saatnya masuk Pelabuhan Penyeberangan. Zona E Pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus belum tersedia, sehingga dapat dikatakan bahwa pengelola Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus belum menjalankan aturan yang berlaku khususnya penyediaan zona E.



Gambar 4. 54 Zona E Area Parkir diluar Pelabuham (Rencana)

Dengan beberapa rencana diatas berikut merupakan rencana penerapan sistem zonasi ditata dengan Layout yang dapat dilihat pada Gambar 4.55 dibawah ini.

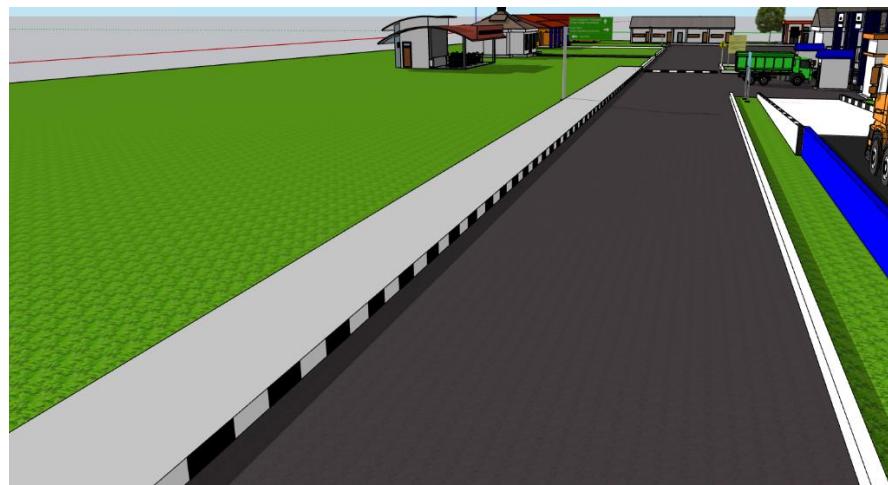
Layout rencana penerapan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus



Gambar 4. 55 Layout rencana zonasi Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus

2. Pengaturan Pola Arus Lalu lintas Kendaraan dan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus
  - a. Pola Arus Lalu Lintas Penumpang

Penumpang pejalan kaki yang hendak menyebrang atau akan keluar dari Pelabuhan, harus menggunakan jalur khusus, yang dimana kondisi eksisting akses pejalan kaki dan kendaraan saat masuk pelabuhan masih bersamaan, maka dari itu direncanakan untuk penambahan (*trotoar*) sehingga memudahkan penumpang pejalan kaki menuju loket pembelian tiket bagi yang akan menyeberang dan menuju keluar pelabuhan bagi yang turun dari kapal serta ditambahkan fasilitas pendukung lainnya seperti rambu dan *zebra cross* untuk membantu penumpang menyebrangi jalan untuk menuju loket pembelian tiket, kemudian penumpang yang akan menyeberang menunggu di area ruang tunggu zona A2 saat kapal sudah waktunya berangkat, penumpang akan naik ke kapal melalui jalur khusus pejalan kaki, yaitu gangway dan melakukan pemeriksaan tiket terlebih dahulu di Zona A3, berikut adalah gambar perencanaannya.



Gambar 4. 56 rencana penambahan trotoar bagi penumpang pejalan kaki



Gambar 4. 57 Rencana penambahan Rambu peringatan dan zebra cross

b. Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan

Kendaraan muatan barang yang akan menyebrang langsung diarahkan menuju jembatan timbang Zona B1 untuk melakukan penimbangan muatan, tujuannya adalah untuk mengetahui berat muatan kendaraan, berikut gambar analisa kendaraan menuju jembatan timbang.



Gambar 4. 58 Penimbangan muatan kendaraan

kendaraan yang telah mencapai berat yang ditentukan, langsung menuju *toll gate* yang berada didepan jembatan timbang, berikut gambar analisa kendaraan menuju *toll gate* pembelian tiket kendaraan.



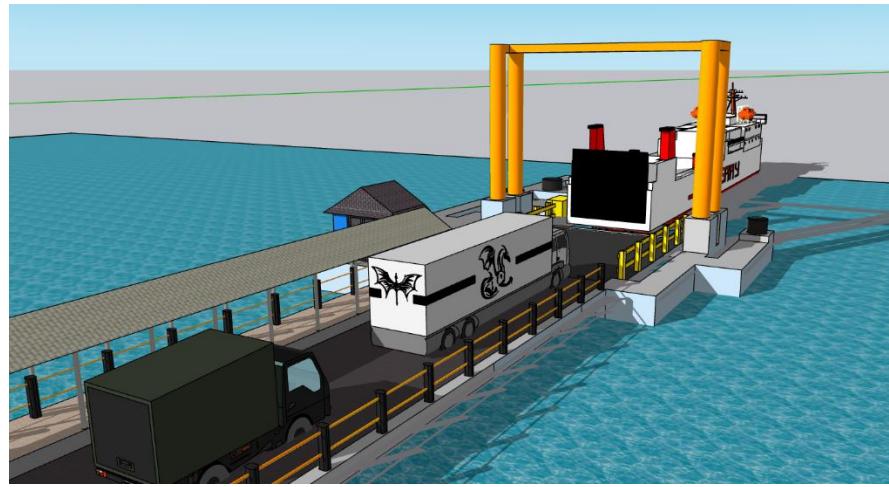
Gambar 4. 59 Lajur kendaraan menuju lapangan parkir siap muat

Kendaraan yang telah selesai ditimbang dan memiliki tiket dapat langsung menuju zona B2, yaitu area parkir siap muat. berikut ilustrasi analisa kendaraan menuju area parkir siap muat.



Gambar 4. 60 Lapangan parkir siap muat

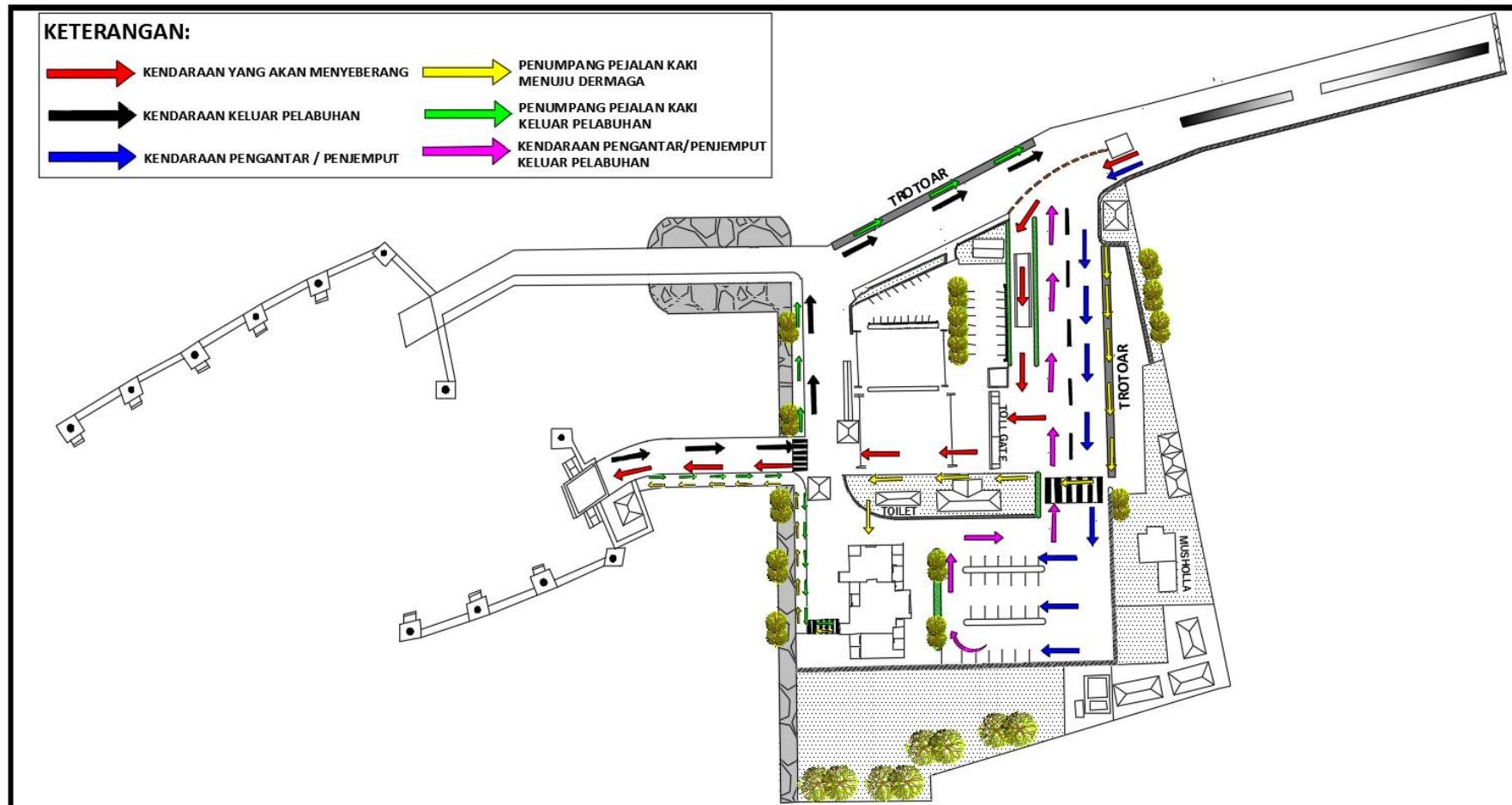
Saat pengumuman pemuatan tiba dari petugas, kendaraan yang sudah memiliki tiket dapat langsung naik ke kapal secara berurutan sesuai antrean. berikut analisa gambar antrean kendaraan menuju kapal.



Gambar 4. 61 Antrian kendaraan naik ke atas kapal

Berdasarkan beberapa rencana di atas, berikut adalah rancangan penerapan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus, seperti terlihat pada gambar 4.62 dibawah ini.

*Layout rencana pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus*

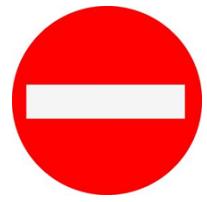


Gambar 4. 62 *Layout rencana pola arus lalu lintas*

3. Kebutuhan fasilitas pendukung untuk mendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas.

Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus perlu adannya penambahan fasilitas pendukung seperti *trotoar*, *barrier*, *zebra cross*, dan rambu batas wilayah zona serta rambu Lalu Lintas untuk mendukung kelancaran dan ketertiban operasional Pelabuhan yang sesuai dengan PM Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu lintas. Sebagai berikut.

Tabel 4. 19 Rambu pendukung zonasi dan pola arus

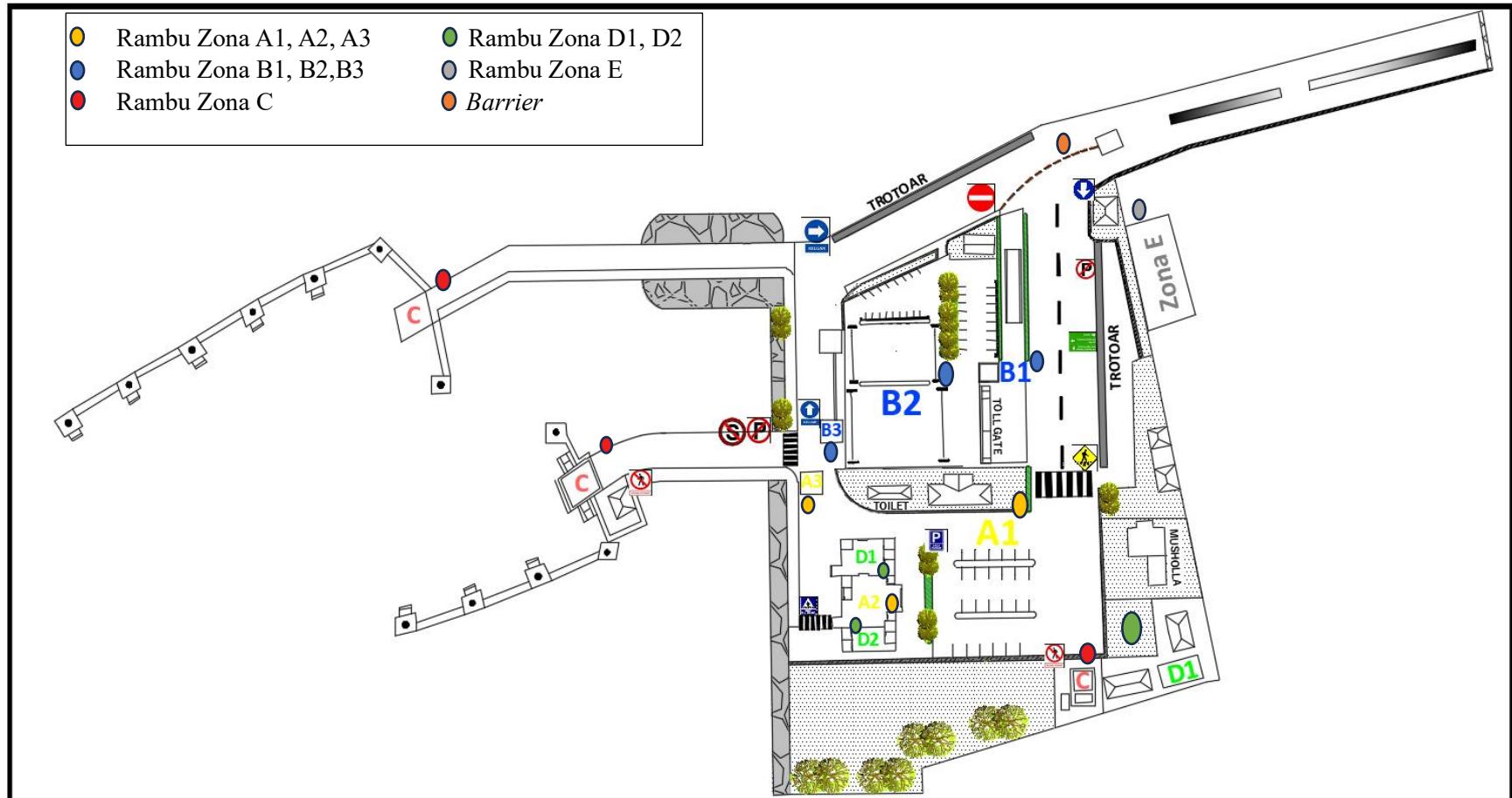
No	Jenis Rambu	Penempatan Rambu	Jumlah	Fungsi
1		Rambu ini ditempatkan di jalur pejalan kaki sebelum zebra cross	1 buah	Rambu ini berfungsi sebagai peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki yang menggunakan fasilitas penyeberangan.
2		Rambu ini ditempatkan di jalan keluar pelabuhan	1 buah	Rambu ini berfungsi sebagai rambu larangan agar tidak sembarang orang melintas di jalur yang bukan tempatnya.
3		Rambu ini ditempatkan di jalur kendaraan ( <i>trestle</i> ) sebelum naik ke kapal	1 buah	Rambu ini berfungsi sebagai larangan berhenti bagi kendaraan agar tidak terjadi kemacetan di area <i>trestle</i> .
4		Rambu ini ditempatkan di jalur masuk kendaraan menuju lapangan parkir dan di jalan keluar pelabuhan	2 buah	Rambu ini berfungsi sebagai larangan untuk kendaraan agar tidak memarkirkan kendaraannya di sepanjang wilayah rambu.

No	Jenis Rambu	Penempatan Rambu	Jumlah	Fungsi
5		Rambu ini ditempatkan pada Zona C seperti: Rumah gensen ,Tower air, dan Rumah MB	2 buah	Rambu ini berfungsi sebagai rambu larangan agar orang yang tidak berkepentingan tidak memasuki area tersebut.
6		Rambu ini ditempatkan di area parkir pengantar / penjemput	1 buah	Rambu ini berfungsi sebagai perintah bagi penumpang yang mempunyai kendaraan untuk parkir di area parkir pengantar/ penjemput.
7		Rambu ini ditempatkan di jalur pejalan kaki	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu jalur lalu lintas khusus pejalan kaki.
8		Rambu ini ditempatkan di jalur keluar pelabuhan	2 buah	Rambu ini berfungsi sebagai perintah bagi kendaraan yang akan keluar pelabuhan.
9		Rambu ini ditempatkan di area masuk pelabuhan	1 buah	Rambu ini berfungsi sebagai perintah untuk menggunakan jalur yang ditetapkan.
10		Rambu ini ditempatkan di depan lapangan parkir pengantar / penjemput	1 buah	Rambu ini berfungsi sebagai petunjuk arah di pelabuhan.

No	Jenis Rambu	Penempatan Rambu	Jumlah	Fungsi
11	<p style="text-align: center;"><b>Zona A</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Zona A1</b></p> <p>berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Lapangan parkir Pengantar/Penjemput</li> <li>-Akses Menuju Loket</li> <li>-Loket Pembelian Tiket</li> </ul>	Rambu ini ditempatkan di dekat loket penumpang dengan lapangan parkir pengantar/penjemput	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang bahwasanya sedang berada di area khusus calon penumpang yang ingin membeli tiket serta kendaraan pengantar/penjemput.
12	<p style="text-align: center;"><b>Zona A</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Zona A2</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Ruang Tunggu Penumpang</b></p>	Rambu ini ditempatkan di ruang tunggu penumpang	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang bahwasanya sedang berada di area ruang tunggu penumpang yang sudah mempunyai tiket.
13	<p style="text-align: center;"><b>Zona A</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Zona A3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Area Pemeriksaan Tiket Penumpang</b></p>	Rambu ini ditempatkan di area pemeriksaan tiket penumpang	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang bahwasanya sedang berada di area pemeriksaan tiket penumpang yang akan naik ke atas kapal.
14	<p style="text-align: center;"><b>Zona B</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Zona B1</b></p> <p>Arca pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi Kendaraan yang akan menyeberang</p>	Rambu ini ditempatkan di area <i>tollgate</i> kendaraan beserta jembatan timbang	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu pengendara bahwasanya sedang berada di area <i>tollgate</i> kendaraan beserta area penimbangan kendaraan.
15	<p style="text-align: center;"><b>Zona B</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Zona B2</b></p> <p>area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket</p>	Rambu ini ditempatkan pada area parkir kendaraan siap muat	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu pemilik kendaraan jika berada di area parkir kendaraan siap muat.

No	Jenis Rambu	Penempatan Rambu	Jumlah	Fungsi
16	<p style="text-align: center;"><b>Zona B</b></p> <p style="text-align: center;">Zona B3</p> <p>Area akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan Meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Pos Pemeriksaan Tiket</li> <li>-Gangway</li> </ul>	Rambu ini ditempatkan di area pemeriksaan tiket kendaraan yang akan naik ke atas kapal	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu pengendara bahwasanya sedang berada di area pemeriksaan tiket kendaraan.
17	<p style="text-align: center;"><b>Zona C</b></p> <p>Area Terbatas untuk penempatan Fasilitas Vital Non Public Meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Dermaga dan Fasilitas Pendukungnya</li> <li>-Rumah MB</li> <li>-Rumah Genset</li> <li>-Tower Air</li> </ul>	Rambu ini ditempatkan di area vital	3 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu bahwasanya hanya petugas dan orang yang diizinkan yang bisa masuk ke area tersebut.
18	<p style="text-align: center;"><b>Zona D</b></p> <p style="text-align: center;">Zona D1</p> <p>Area Terbatas yang Berfungsi Sebagai Perkantoran</p>	Rambu ini ditempatkan di area perkantoran	2 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu bahwa area terbatas untuk keperluan perkantoran.
19	<p style="text-align: center;"><b>Zona D</b></p> <p style="text-align: center;">Zona D2</p> <p>Area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan Meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Kantin Pelabuhan</li> </ul>	Rambu ini ditempatkan di area komersial seperti kantin pelabuhan	1 buah	Rambu ini berfungsi Untuk memberitahu area komersial/ area kawasan perdagangan.
20	<p style="text-align: center;"><b>Zona E</b></p> <p>Area parkir diluar pelabuhan bagi kendaraan yang sudah bertiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan</p>	Rambu ini diletakkan di area parkir kendaraan diluar pelabuhan	1 buah	Rambu ini berfungsi sebagai petunjuk area parkir diluar pelabuhan.

*Layout rencana penempatan fasilitas pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas.*



Gambar 4. 63 *Layout rencana penempatan fasilitas pendukung*

4. Perbandingan antara kondisi eksisting dengan kondisi yang direncanakan
- Setelah dilakukan analisis di dapatkan perbandingan antara kondisi saat ini dan kondisi yang direncanakan yang dapat dilihat pada tabel 4.20 dibawah ini

Tabel 4. 20 Perbandingan antara kondisi eksisting dengan kondisi yang direncanakan

Jenis Pengaturan	Kondisi saat ini (Eksisting)	Kondisi yang direncanakan
Sistem Zonasi	1. Belum diterapkanya sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus sehingga tidak adanya pembatas antar wilayah, yang mengakibatkan masih ada kendaraan dan orang yang tidak berkepentingan memasuki area vital, kendaraan pengantar/pnjemput sampai <i>movable bridge</i> , dan di temukan pedagang yang berjualan di sekitar area dermaga.	1. Mengusulkan penerapan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang sesuai dengan PM No 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, agar adanya pembatas wilayah sehingga terciptanya pelabuhan yang aman, nyaman, tertib dan teratur.
	2. Masih ditemukan calon penumpang yang sudah membeli tiket berada di luar ruang tunggu dikarenakan kondisi ruang tunggu masih belum difungsikan karena belum diresmikan.	2. Memfungsikan area ruang tunggu yang berada di dalam gedung terminal agar penumpang yang sudah memiliki tiket dapat menunggu keberangkatan kapal di area ruang tunggu
	3. Masih tercampurnya loket tiket kendaraan dan penumpang karena belum adanya <i>toll gate</i> tiket untuk kendaraan.	3. Pemisahan loket tiket penumpang dan kendaraan dengan Merencanakan Pembangunan tollgate untuk kendaraan.
Pola Arus Lalu Lintas	1. Ditemukan adanya crossing kendaraan yang masuk dan kendaraan yang keluar di	1. Perlu adanya pembatas jalan dan rambu larangan agar tidak ada lagi kendaraan

Jenis Pengaturan	Kondisi saat ini (Eksisting)	Kondisi yang direncanakan
	<p>Pelabuhan Penyeberangan teluk Bungus, salah satu penyebabnya karena adanya kendaraan pengantar/penjemput yang memasuki area dermaga sehingga terjadi <i>crossing</i> antara kendaraan pada saat bongkar maupun muat di kapal,</p>	<p>pengantar/penjemput yang masuk/melewati jalur menuju ke dermaga.</p>
Kebutuhan fasilitas pendukung	<p>1. Belum adanya fasilitas pendukung seperti rambu, <i>tollgate</i>, <i>trotoar</i>; dan penambahan <i>barrier</i> untuk mendukung penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus</p>	<p>1. Perlu adanya penambahan rambu petunjuk zona dan rambu lalu lintas untuk memberitahu kendaraan dan penumpang Ketika berada di wilayah zona tertentu, penambahan fasilitas <i>tollgate</i> untuk pembelian tiket kendaraan, kemudian penambahan <i>trotoar</i> untuk memudahkan akses pejalan kaki menuju Pelabuhan, dan penambahan <i>barrier</i> sebagai pembatas jalan.</p>

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan analisis terhadap masalah yang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus, dapat di ambil Kesimpulan sebagai berikut:

1. Belum diterapkan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus, yang mengakibatkan masih terdapatnya masyarakat yang tidak berkepentingan memasuki area yang dilarang dan terjadi *crossing* antara kendaraan dengan kendaraan dan kendaraan dengan penumpang.
2. Pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus saat ini belum ditetapkan oleh pengelola Pelabuhan dimana saat ini belum ada pemisahan arus pergerakan kendaraan pengantar penjemput yang terpisah dengan kendaraan yang akan menuju kapal.
3. Fasilitas pendukung yang ada saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus belum optimal untuk menerapkan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, ada beberapa Solusi yang direkomendasikan untuk Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus, yaitu.

1. Perlu adanya penerapan batas wilayah zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan agar operasional Pelabuhan dapat berjalan lancar dan mengurangi keberadaan penumpang yang tidak berkepentingan memasuki area yang di larang.
2. Perlu adanya pengaturan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang akan masuk dan keluar area pelabuhan, serta kendaraan pengantar dan penjemput, juga pengaturan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan ketika akan naik ke atas kapal maupun turun dari kapal. Serta menyesuaikan pola arus penumpang dan kendaraan yang sesuai dengan Surat Keputusan

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

3. Untuk mendukung penerapan sistem zonasi dan pengaturan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus, perlu adanya penambahan fasilitas pendukung seperti *toll gate*, *trotoar*, *barrier*, *zebra cross*, dan peletakan rambu batas wilayah zonasi serta rambu – rambu pendukung seperti rambu peringatan, rambu larangan, rambu perintah, dan rambu petunjuk yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

## DAFTAR PUSTAKA

- Astija, & Puspitasari. (2017). *PENGARUH PELABUHAN SEBAGAI SIMPUL PERTUMBUHAN TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH*. 14(1).
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. 2010. *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas penyeberangan*. Jakarta.
- Febriansyah, F., Ilham, C. I., Fitriani, D., & Yudiarto, D. Y. (2023). *Penilaian Standar Pelayanan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Kabupaten Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan*. Kohesi: Jurnal Sains dan Teknologi, 1(8), 21-30.
- Febriansyah, F., Sari, V. P., Susanto, N. T., & Royhan, M. (2024). *Evaluasi Tata Cara Pemuatan Kendaraan Di atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Bira-Pamatata Provinsi Sulawesi Selatan*. Kohesi: Jurnal Multidisiplin Saintek, 2(4), 80-89.
- Hasibuan, M. P., Azmi, R., Arjuna, D. B., & Rahayu, S. U. (2023). *Analisis pengukuran temperatur udara dengan metode observasi*. *Jurnal Garuda Pengabdian Kepada Masyarakat*, 1(1), 8-15.
- Hidayah, A. (2021). Ensiklopedia Traffic Signs; *Solusi Cerdas Memperkenalkan Road Safety Culture Pada Anak Sekolah*. Jurnal PENA : Penelitian Dan Penalaran, 8(2), 688–700. <https://doi.org/10.26618/jp.v8i2.9065>
- Kementerian Perhubungan. 2014. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 2021. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan*. Jakarta.
- Muhajir, M., Sugiarto, S., & Darma, Y. (2022). *Kualitas Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue Berdasarkan Kriteria Kinerja Pelabuhan*. Jurnal Arsip Rekayasa Sipil Dan Perencanaan, 5(3), 149–159. <https://doi.org/10.24815/jarsp.v5i3.25978>
- Nugraha et al. (2021). *PENGEMBANGAN FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KENDAL DI KABUPATEN KENDAL*.
- Pemerintah Indonesia.2024., *Undang - Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga atas Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.
- Pramiyati, T., Jayanta, J., & Yulnelly, Y. (2017). *Peran Data Primer Pada Pembentukan Skema Konseptual Yang Faktual (Studi Kasus: Skema Konseptual Basisdata Simbumil)*. Simetris : Jurnal Teknik Mesin, Elektro Dan Ilmu Komputer, 8(2), 679. <https://doi.org/10.24176/simet.v8i2.1574>

Prasetyo, E. (2017). *Sistem Informasi Dokumentasi dan Kearsipan Berbasis Client-Server Pada Bank Sumsel Babel Cabang Sekayu*. Jurnal Teknik Informatika Politeknik Sekayu, 7(2), 1–10.  
<http://jurnal.polsky.ac.id/index.php/tips/article/download/101/97/>

Rahman, J. H. (2021). *Jenis jenis data penelitian*. Jurnal Teknik Pengumpulan Data Dalam Rancangan Penelitian, August, 1–7.

SYAFITRI, E. R., & NURYONO, W. (2020). *Studi Kepustakaan Teori Konseling “Dialectical Behavior Therapy.”* Jurnal BK Unesa, 53–59.  
<https://core.ac.uk/download/pdf/287304825.pdf>

## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Formulir Survei Observasi

No	Objek Observasi	Kondisi Eksisting	Berdasarkan Peraturan PM No 91 Tahun 2021	Keterangan	
1	Zona A	A1	Masih tercampurnya loket pembelian tiket penumpang dan tiket kendaraan.	berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput	Tidak Sesuai
		A2	Ruang tunggu penumpang yang ada di dalam Gedung kantor belum bisa digunakan dikarenakan Gedung kantor baru dilakukan revitalisasi Pembangunan.	berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket	Tidak Sesuai
		A3	Pada kondisi eksisting Belum terdapatnya pos pemeriksaan tiket penumpang dan pemeriksaan tiket masih dilakukan di gangway.	berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.	Tidak Sesuai
2	Zona B	B1	Pada zona B1 sudah terdapat jembatan timbang dan Belum adanya tollgate untuk kendaraan.	berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi Kendaraan yang akan menyeberang	Tidak Sesuai
		B2	Pada kondisi eksisting zona B2 masih terdapat angkutan umum yang parkir di area lapangan parkir siap muat.	berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket	Tidak sesuai
		B3	Pada kondisi eksisting Belum terdapatnya pos pemeriksaan tiket kendaraan dan pemeriksaan tiket masih dilakukan di trestle.	berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan	Tidak sesuai
3	Zona C		Pada kondisi eksisting masih didapati penumpang yang memasuki area vital seperti parkir kendaraan di area trestle, dan memancing di area rumah MB	berada pada wilayah pelabuhan yang sifatnya terbatas dan berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan	Tidak sesuai
4	Zona D	D1	Zona D1 berada pada Gedung kantor	berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran	Sesuai
		D2	Kondisi eksisting area komersial seperti kantin berada di depan lapangan parkir siap muat.	berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan	Tidak sesuai
5	Zona E		Pelabuhan penyeberangan belum memiliki zona E	Berada pada area parkir untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan	Tidak sesuai

Lampiran 2. Data inventaris Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus

POLITEKNIK TRANSPORTASI SDP PALEMBANG PROGRAM STUDI DIPLOMA III MTPD ANGKATAN XXXIII				FORMULIR SURVEI INVENTARISASI PELABUHAN PENYEBERANGAN		
HARI / TANGGAL : Selasa / 25 Februari 2025		PROVINSI : Sumatera Barat				
NAMA SURVEYOR : Rifly (khoiru) Amrie		KOTA : Padang PELABUHAN: penyeberangan lembung bungus				
NO	Fasilitas Daratan	Ukuran		Kondisi Eksisting	Keterangan	
		Panjang (m)	Lebar (m)			(m <sup>2</sup> )
1	Jl. Jl. Lingkungan Kantor	38	20,5	779	Baik	Digunakan untuk area perkantoran dan administrasi berada di depan pintu gerbang parkir pengunjung/pekerja.
2	Rls. Jaya	5,5	4,5	24,75	Baik	Digunakan untuk tempat perjalan dan mengawasi keluar masuk kendaraan dan pemungutan.
3	Area Parkir (pengunjung / pengemudi)	54	5,2	2.808	Baik	Digunakan untuk parkir kendaraan pengunjung pengemudi.
4	Area Parkir (siap muat)	-	-	2.573	Baik	Digunakan untuk parkir kendaraan yang sudah memiliki tiket dan akan masuk ke kapal.
5	Kong Tonggo	8,45	7,8	65,9	Baik	Digunakan untuk para pemungut yg memungut kelengkapan, kondisi kloseting belum bisa digunakan.
6	Rumah Genset	6,28	5,30	33,2	Baik	Berfungsi untuk menyediakan listrik cadangan



POLITEKNIK TRANSPORTASI SDP PALEMBANG  
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MTPD  
ANGKATAN XXXIII

HARI / TANGGAL : Selasa / 25 Februari 2025  
NAMA SURVEYOR : Pitney Khoirul Nurie

PROVINSI : Sumatera Barat  
KOTA : Padang  
PELABUHAN: Peryberangan Teluk Sungus

NO	Fasilitas Pelabuhan	Ukuran			Kondisi Eksisting	Keterangan
		Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m <sup>2</sup> )		
7.	Roma L m3	3,7	3,7	13,7	Baik	Berada di samping geruga movable bridge sebagai tempat bolder dan tender digunakan untuk peredam benturan kapal.
8.	Brassing Dolphin	4,5	8,5	38,25	Baik	
9.	Moring Dolphin	4	4	16	Baik	Sebagai tempat bolder dan untuk menahan kapal
10	Permaga Penyejangan	10,6	8	84,8	Baik	Kondisi permaga penyejangan belum bisa di operasikan dan baru dilakukan uji coba sandar kapal.
11	Lanngway	66	1,60	105,6	Baik	Digunakan untuk akses penumpang berjalan kaki. berada di samping pabrik

### Lampiran 3. Dokumentasi Kegiatan

