

**TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN MANAJEMEN LALU
LINTAS DI PELABUHAN PENYEGERANGAN BAKAUHENI
PROVINSI LAMPUNG**



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

MOHAMAD FADILLAH
NPM. 22 03 077

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

**TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN MANAJEMEN LALU
LINTAS DI PELABUHAN PENYEGERANGAN BAKAUHENI
PROVINSI LAMPUNG**



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

MOHAMAD FADILLAH

NPM. 22 03 077

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

**TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN MANAJEMEN LALU LINTAS DI
PELABUBAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI
PROVINSI LAMPUNG**

Disusun dan Diajukan Oleh:

Mohamad Fadillah

NPM. 2203077

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal, 30 Juli 2025

Menyutujui:

Penguji I

Kodrat Alam,S.SiT.,M.T
NIP. 19780629 200604 1 001

Penguji II

Febriyanti Himmatal Ulya, S.Pd., M.Si.
NIP. 19930208/202203 2 007

Penguji III

Slamet Prasetyo Sutrisno,ST.,M.Pd
NIP. 19760430 200821 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Studi Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Bambang Setiawan,S.T.,M.T.
NIP.19730921 199703 1 002

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : Tinjauan Sistem Zonasi Dan Manajemen Lalu
+ Lintas Di pelabuhan Penyebrangan Bakauheni Di
Provinsi Lampung

Nama Mahasiswa/i : Mohammad Fadillah

NPT : 2203077

Program Studi : Diploma III Studi MTPD

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminar

Palembang, 25 Juli 2025

Menyetujui

Pembimbing I



Elfitia Agustini,S.E.,M.M

NIP. 19710817 199203 2 002

Pembimbing II



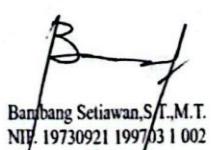
Ferdinand Pusriansyah,S.S.I.T.,S.H.,M.SI.

NIP. 19820310 200312 1 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Diploma III Studi Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Bambang Setiawan,S.T.,M.T.
NIP. 19730921 199703 1 002

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mohamad Fadillah

NPM : 2203077

Program Studi : Diploma III Studi Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul "Tinjauan Sistem Zonasi Dan Manajemen Lalu Lintas Dipelabuhan Penyeberangan Bakauheni Di Provinsi Lampung", dengan menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan
Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no. 166, Prajin, Banyuasin I, Kabupaten
Banyuasin, Sumatera Selatan

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

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

Palembang, 30 Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

(Poltektrans SDP Palembang)

Pencipta



(Mohamad Fadillah)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mohamad Fadillah
NPM : 2203077
Program Studi : Diploma III Studi Manajemen Transportasi Perairan
Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN MANAJEMEN LALU LINTAS DIPELABUHAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI DI PROVINSI LAMPUNG

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 Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, 30 Juli 2025



(Mohamad Fadillah)



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM



POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

Jl. Sabar Jaya No. 116
Palembang 30763

Telp. : (0711) 753 7278
Fax. : (0711) 753 7263

Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id
Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME

Nomor : 44 / PD / 2025

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

Nama : Mohamad Fadillah
NPM : 2203077
Program Studi : D. III STUDI MTPD
Judul Karya : Tinjauan Sistem Zonasi dan Manajemen Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung

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.



Dipindai dengan CamScanner "The Bridge Starts Here"



KATA PENGATAR

Puji dan Syukur serta kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penulisan karya tulis yang berjudul “Tinjauan Sistem Zonasi dan Manajemen Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni “dapat diselesaikan dengan baik

Kertas Kerja Wajib (KKW) ini ditulis dan diajukan sebagai salahsatu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan. Selain itu, penulisan (KKW) ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di Pelabuhan Bakauheni provinsi lampung , dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan (KKW) ini masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan serta pengalaman yang penulis miliki. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun yang dapat digunakan sebagai bahan perbaikan demi kesempurnaan (KKW) ini.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan (KKW) ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M.,IPM.,M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
2. Ibu Elfita Agustini,S.E.,M.M. selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan arahannya sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat terselesaikan.
3. Bapak Ferdinand Pusriansyah,S.S.I.T.,S.H.,M.SI. selaku Dosen Pembimbing II yang selalu memberikan saran dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

4. Para Dosen Program Studi Diploma III MTPD, yang telah membimbing selama pendidikan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
5. Dengan penuh rasa syukur, saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada kedua orang tua tercinta Ibu Aseh dan Ayah Masput serta kakak saya Serli Puspita Sari dan Agus Irawan, yang selalu menjadi sumber kekuatan dan inspirasi dalam hidup saya. Terima kasih atas kasih sayang yang tiada batas, doa yang tak pernah putus, serta dukungan moril dan materiil yang telah diberikan sepanjang perjalanan ini. Tanpa cinta, pengorbanan, dan restu kalian, saya tidak akan mampu menyelesaikan karya ini dengan baik. Semoga karya ini menjadi wujud kecil dari bakti dan rasa terima kasih saya kepada kalian.
6. Bapak Syamsudin. Selaku General Manager PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung.
7. Kakak-Kakak Alumni Poltektrans SDP Palembang dan Pegawai PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung, kak Syamsudin, kak dody febrianto, kak Gilang Berni Setyo, kak Tondie Arif Pohan, kak Ade Buay, kak M.Wahyu dhana,kak Ibnu, kak Halim, Kak Ridho Bagus Saputra, kak Novendra Gilang Ramadhan
8. Kawan seperjuangan angkatan XXXIII, adik-adik tingkat angkatan XXXIV dan angkatan XXXV terima kasih atas segala bentuk bantuan dan juga doanya.
9. Adik Asuh Pejuang Angkatan XXXIV dan XXXV terima kasih atas doa dan bantuannya selama ini.
10. Diucapkan terima kasih kepada Kawan Sokam No 10 yang telah membantu dalam mengerjakan KKW tetap semangat terus Kawan dimanapun kalian berada, sehat sehat orang baik.
11. Diucapkan terima kasih kepada Notar 23 01 013 yang telah membantu penyusunan kkw sampe dengan selesai dan menjadi penyemangat, pendengar keluh kesah dan semangat yang selalu kamu berikan di setiap langkah proses ini. Di saat saya hampir menyerah, kamu hadir sebagai penguat. Kesabaran dan pengertianmu menjadi salah satu alasan saya bisa menyelesaikan KKW ini.

Terima kasih telah menjadi tempat pulang yang penuh ketenangan dan selamat berjuang untuk kamu adik tersayang Tiara Syavitri.

Penulis menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi bahan perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Palembang 30 Juli 2025

Penulis

MOHAMAD FADILLAH

NPM. 22 03 077

**TINJAUAN SISTEM ZONASI DAN MANAJEMEN LALU LINTAS DI
PELABUHAN PENYEBERANGAN BAKAUHENI
PROVINSI LAMPUNG**

Mohamad Fadillah (2203077)

Dibimbing oleh: Elfita Agustini,SE., MM dan
Ferdinand Pusriansyah, S.SiT., SH., M.Si.

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan pelabuhan yang ada di Provinsi Lampung, dimana sistem zonasi dan manajemen lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni sudah diterapkan sesuai PM 91 Tahun 2021 Tentang Sistem Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan dan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Maka tujuan penelitian ini yaitu untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, nyaman dan tertib di area Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Metode yang digunakan dalam penelitian ini berupa observasi dan metode kualitatif.

Berdasarkan analisis yang dilakukan, kondisi sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni sudah sesuai dengan PM 91 Tahun 2021 Tentang Sistem Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan dan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan. Agar terciptanya pelabuhan penyeberangan yang aman dan tertib maka hasil analisis tersebut adalah dengan melakukan penetapan sistem zonasi dan pengaturan pola arus yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Oleh karena itu perlu adanya pembagian wilayah zona dan pengaturan pola arus dibuatkan pemisah antara arus kendaraan yang masuk dan keluar pelabuhan, serta dibutuhkan perencanaan fasilitas pendukung seperti rambu dan pembatas/barrier.

Kata Kunci : Analisis, Sistem Zonasi , Pola Arus

REVIEW OF THE ZONING SYSTEM AND TRAFFIC MANAGEMENT AT THE BAKAUHENI FERRY PORT, LAMPUNG PROVINCE

Mohamad Fadillah (2203077)

Supervised by: Elfita Agustini, S.E., M.M. and
Ferdinand Pusriansyah, S.S.I.T., S.H., M.SI

ABSTRACT

Bakauheni Ferry Port is a port in Lampung Province. The zoning system and traffic management at Bakauheni Ferry Port have been implemented in accordance with Minister of Transportation Regulation No. 91 of 2021 concerning the Zoning System in Port Areas Used to Serve Ferry Transportation and Decree of the Director General of Land Transportation No. SK.242/HK.104/DRJD/2010 concerning Technical Guidelines for Ferry Traffic Management. Therefore, the objective of this study is to create a safe, comfortable, and orderly transportation system in the Bakauheni Ferry Port area. The methods used in this study are observation and qualitative methods.

Based on the analysis, the zoning system at the Bakauheni Ferry Port complies with Minister of Transportation Regulation No. 91 of 2021 concerning the Zoning System in Port Areas Used to Serve Ferry Transportation and the Decree of the Director General of Land Transportation No. SK.242/HK.104/DRJD/2010 concerning Technical Guidelines for Ferry Traffic Management. To create a safe and orderly ferry port, the analysis results in establishing a zoning system and regulating traffic flow patterns at the Bakauheni Ferry Port. Therefore, it is necessary to divide the zones and regulate traffic flow patterns, create separation between incoming and outgoing vehicles, and plan supporting facilities such as signs and barriers.

Keywords: Analysis, Zoning System, Traffic Patterns

DAFTAR ISI

Halaman Pengesahan	Error! Bookmark not defined.
Halaman Persetujuan	Error! Bookmark not defined.
Halaman Persetujuan Seminar Kertas Kerja Wajib	Error! Bookmark not defined.
Surat Peralihan Hak Cipta	iv
Halaman Pernyataan Keaslian	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGATAR	viii
ABSTRAK	xi
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Rumusan Masalah	2
B. Tujuan Penelitian	2
C. Manfaat Penelitian	2
D. Batasan Masalah	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	4
A. Tinjauan Pustaka	4
B. Landasan Teori	6
1. Landasan Hukum	6
2. Landasan Teori	11
BAB III METODE PENELITIAN	17
A. Desain Penelitian	17
B. Teknik Pengumpulan Data	20
C. Teknik Analisis Data	21
BAB IV ANALISI DAN PEMBAHASAN	23
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	23
B. Hasil Penelitian	41
BAB V PENUTUP	70
A. Kesimpulan	70
B. Saran	70
DAFTAR PUSTAKA	72
Lampiran	73

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Perbandingan peneliti terdahulu	4
Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian	17
Tabel 4. 1 Luas Daerah dengan jumlah Penduduk Menurut Kabupaten di Provinsi Lampung tahun 2024	
Error! Bookmark not defined.	
Tabel 4. 2 Jenis Kendaraan Darat	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 3 Karakteristik Kapal Penyeberangan di Pelabuhan Bakauheni	25
Tabel 4. 4 <i>Ship Particular</i> KMP. Jatra III	28
Tabel 4. 5 <i>Ship Particular</i> KMP Portlink V	28
Tabel 4. 6 Fasilitas Daratan dan Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	43
Tabel 4. 7 Karakteristik Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	45
Tabel 4. 8 Data Produktivitas Angkutan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni 5 (lima) Tahun Terakhir	46
Tabel 4. 9 Data Produktivitas Penumpang dan Kendaraan pada saat posko angkutan lebaran selama 15 Hari	47
Tabel 4. 10 Perbandingan Fasilitas Kondisi Saat Ini dan yang direncanakan	69
Tabel 4. 11 Perbandingan Sistem Zonasi Kondisi Saat Ini dan yang Direncanakan	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Pola Arus Kendaraan dan Penumpang turun dari kapal	13
Gambar 2. 2 Pola Arus Kendaraan dan Penumpang turun dari kapal	13
Gambar 2. 3 Contoh Ukuran Daun Rambu Peringatan	14
Gambar 2. 4 Ukuran Daun Rambu Petunjuk	15
Gambar 2. 5 Ukuran Daun Rambu Petunjuk dengan Ukuran Standar	15
Gambar 2. 6 Ukuran Daun Rambu Peringatan	16
Gambar 2. 7 Ukuran Daun Rambu Larangan	16
Gambar 3. 1 <i>layout</i> Pola Arus Pelabuhan Bakauheni	23
Gambar 3. 2 Bagan Alir Penelitian	19
Gambar 4. 1 Peta Adminitrasi Provinsi Lampung	23
Gambar 4. 2 KMP Jatra III	27
Gambar 4. 3 KMP Portlink V	28
Gambar 4. 4 <i>Layout</i> Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni	30
Gambar 4. 5 Lapangan Parkir Reguler Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni	30
Gambar 4. 6 Lapangan Parkir Eksekutif Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni	31
Gambar 4. 7 Ruang Tunggu Reguler di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	31
Gambar 4. 8 Ruang Tunggu Eksekutif di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	32
Gambar 4. 9 Loket Penumpang Eksekutif di Pelabuhan Penyebrangam Bakauheni	32
Gambar 4. 10 Loket Penumpang Reguler di Pelabuhan Penyebrangam Bakauheni	33
Gambar 4. 11 Loket Kendaraan diPelabuhan Penyebrangan Bakauheni	33
Gambar 4. 12 Pos Pemeriksaan Tiket (Stopper) diPelabuhan Penyebrangan Bakauheni	34
Gambar 4. 13 Ruang Generator di Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni	35
Gambar 4. 14 Penampungan Air Bersih Dipelabuhan Penyebrangan Bakauheni	35
Gambar 4. 15 Dermaga Dipelabuhan Penyebrangan Bakauheni	36
Gambar 4. 16 <i>Movable bridge</i> diPelabuhan Penyebrangan Bakauheni	37
Gambar 4. 17 <i>Trestle</i> Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni	37
Gambar 4. 18 Rumah MB Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni	38
Gambar 4. 19 <i>Bolder</i> Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni	38
Gambar 4. 20 <i>Fender</i> Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni	39

Gambar 4. 21 <i>Catwalk</i> Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni	39
Gambar 4. 22 Peta Lintasan Pelabuhan Penyebrangan Bakaauheni	40
Gambar 4. 23 Struktur Organisasi PT ASDP Indonesia Ferry Persero Cabang Bakauheni	41
Gambar 4. 24 Grafik Produktivitas Kedatangan 5 (lima) Tahun Terakhir	46
Gambar 4. 25 <i>Layout</i> Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni	47
Gambar 4. 26 <i>Layout</i> Pola Arus Keberangkatan dan Kedatangan pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	48
Gambar 4. 27 <i>Layout</i> Pola Arus Penumpang Pada Saat Kondisi Eksisting	49
Gambar 4. 28 Pola Pergerakan Kendaraan Di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	50
Gambar 4. 29 <i>Layout</i> Pola Arus Kendaraan Pada Saat Kondisi Eksisting	51
Gambar 4. 30 Pola Pergerakan Kendaraan Di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	51
Gambar 4. 31 Zona A1 (Lapangan Parkir pengantar Jemput)	52
Gambar 4. 32 Zona A1 (Loket Penumpang)	53
Gambar 4. 33 Zona A2 (Ruang Tunggu Penumpang)	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 34 Zona A3 (<i>Gangway</i> dan Pemeriksaan Tiket Penumpang)	54
Gambar 4. 35 Zona B1 Toll gate jembatan imbang	55
Gambar 4. 36 Zona B2 (Antrian Kendaraan yang akan Menyeberang)	55
Gambar 4. 37 Zona B3 (Area Muat Kendaraan Siap Masuk Ke Kapal)	56
Gambar 4. 38 rumah genset dan bunker air	57
Gambar 4. 39 Zona C Dermaga, <i>Bolder</i> , Catwalk dan <i>Fender</i>	58
Gambar 4. 40 Zona D1 (Perkantoran)	58
Gambar 4. 41 Zona D2 (Area Komersial)	59
Gambar 4. 42 Gambar 4.42 Zona E (Area parkir)	60
Gambar 4. 43 <i>Layout</i> Rencana Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni	61
Gambar 4. 44 Pola arus penumpang naik kapal	63
Gambar 4. 45 Kendaraan Di Lapangan Parkir Siap Muat	64
Gambar 4. 46 Antrian Kendaraan Masuk Kapal (Zona B3)	65
Gambar 4. 47 Pola Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Naik Ke Kapal	65

Gambar 4. 48 Pola Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Turun dari Kapal	67
Gambar 4. 49 <i>Layout</i> Penempatan Rambu yang Direncanakan	68

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 formulir survey data produktivitas penumpang dan kendaraan selama 15 hari
Error! Bookmark not defined.

Lampiran 2 Lembar Observasi Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni selama Posko
Angkutan Lebaran 2025
Error! Bookmark not defined.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Transportasi diposisikan secara strategis. Transportasi memengaruhi hampir semua aspek kehidupan manusia. Pembangunan suatu wilayah sangat dipengaruhi oleh transportasi, yang berfungsi untuk menghubungkan satu wilayah dengan wilayah lain yang terpisah oleh aliran. Selain itu, transportasi sangat erat kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Semua aktivitas sosial dan ekonomi yang terjadi di suatu wilayah menyebabkan kebutuhan akan transportasi.

Transportasi air memainkan peran penting dalam membantu perpindahan penumpang dan barang di provinsi Lampung. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa transportasi air berfungsi sebagai jalur penghubung bagi transportasi yang sulit dijangkau oleh jalur darat karena terputus oleh aliran air dan tidak adanya jalur darat yang cukup untuk mencapai semua kota dan kabupaten di provinsi Lampung.

Provinsi Lampung memiliki 15 wilayah administratif yang terbagi 13 kabupaten dan 2 kota. Kabupaten Kalianda, yang terkenal di Provinsi Lampung, memiliki potensi pariwisata yang bagus.

Pemerintah akan mengembangkan beberapa pelabuhan untuk akses tol laut dalam mengupayakan pemerataan ekonomi. Kabupaten Kalianda akan menjadi salah satu lokasi pembangunan pelabuhan . Mobilisasi keluar masuk pelabuhan akan bertambah seiring dengan pembangunan pelabuhan yang lebih besar. Oleh karena itu, sarana pendukung diperlu mengoptimalkan akses keluar masuk pelabuhan.Di Pelabuhan Bakauheni masih terdapat area yang belum mengikuti aturan zonasi seperti belum tersedia rambu pembatas kecepatan maksimal saat memasuki *toll gate* sehingga membahayakan pihak lain yang ada disekitar area *toll gate* dan belum adanya rambu petunjuk Zona A2 yang terletak disekitar area ruang tunggu Penumpang dan Zona A3 terletak di sekitar area *gangway* pada saat pemeriksaan tiket sebelum masuk ke kapal.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 91 Tahun 2021 dan Surat Keputusan SK.242 bertujuan untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, nyaman, dan tertib di pelabuhan. Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni adalah contoh pelabuhan yang mengutamakan keamanan dan kenyamanan. Penulis menyusun Kertas Kerja Wajib berdasarkan survei dan kondisi yang ada. Yang berjudul: **“Tinjauan Sistem Zonasi dan Manajemen Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan informasi yang telah disampaikan dalam latar belakang agar tidak menyimpang dan meluas, maka didapatkan rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana Penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021?
2. Bagaimana manajemen lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni berdasarkan dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021.
2. Menganalisis manajemen lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni yang mengacu pada peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat bagi taruna
 - a. Sebagai penerapan ilmu mahasiswa selama pendidikan untuk memperoleh gelar Diploma III

- b. Memperluas relasi dalam analisis dibidang zonasi dan lalu lintas dielabuhan
2. Manfaat bagi Lembaga /instansi
 - a. Menyebarluaskan indormasi kepada mahasiswa dan mahasiswi di Poltektrans SDP Palembang
 - b. Sebagai arsip diperpustakaan dan pelengkap data tentang sistem zonasi dan manajemen lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan
3. Bagi Pengelola Pelabuhan Penyeberangan

dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi bagi pihak pengelola Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung dan dapat dijadikan masukan dalam pengembangan sitstem zonasi berdasarkan PM 91 tahun 2021 dan manajemen lalu lintas berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010
Bagi pengguna jasa

Memberikan edukasi dan wawasan kepada masyarakat dan pengguna jasa agar dapat menjaga ketertiban saat berada di area Pelabuhan Penyeberangan

E. Batasan Masalah

Ruang lingkup permasalahan harus tetap terfokus pada tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW). Oleh karena itu, penting untuk membatasi ruang lingkup permasalahan, yang mencakup sistem Zonasi dan Manajemen Arus Lalu Lintas. Hal ini bertujuan untuk mengatur pola arus lalu lintas serta rambu-rambu pendukung di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Lampung.

Peneliti difokuskan untuk meneliti sistem zonasi dan manajemen lalu lintas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Baakauheni seperti pola arus kendaraan dan penumpang ,dan sistem zonasi tersedia.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Peneliti terdahulu

Penelitian ini membandingkan penelitian sebelumnya untuk menjaga keaslian hasil. Metode sama digunakan untuk membahas zonasi dan pola arus di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, dengan beberapa perbedaan.

Tabel 2. 1 Perbandingan peneliti terdahulu

Nama Peneliti (Tahun)	Judul Penelitian	Hasil
M. Rahmad Dhani (2022)	Tinjauan Sistem Zonasi dan Pola Arus di Pelabuhan Penyeberangan Arar Provinsi Papua Barat	Pengaturan sistem zonasi wilayah di Pelabuhan Penyeberangan Arar belum di sesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan dan Untuk pola arus penumpang dan kendaraan yang digunakan pada Pelabuhan Penyeberangan Arar yaitu dari pintu masuk gerbang lalu langsung menuju ke <i>trestle</i> untuk menunggu kedatangan kapal.
Raihantamam Pratama (2024)	Tinjauan Manajemen Pola Arus Lalu Lintas Pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung	manajemen pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni masih belum maksimal dalam menerapkan pola arus yang sudah ditetapkan dan Namun dari banyaknya rambu ditemukan masih terdapat rambu yang informasinya kurang lengkap berdasarkan aturan tersebut

Dari beberapa penelitian diatas dapat disimpulkan bahwa dari penelitian (M.Rahmad Dhani, 2022) menyatakan Pengaturan Sistem Zonasi Pengaturan sistem zonasi wilayah di Pelabuhan Penyeberangan

Arar belum di sesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan serta pola arus penumpang dan kendaraan yang digunakan pada Pelabuhan Penyeberangan Arar yaitu dari pintu masuk gerbang lalu langsung menuju ke *trestle* untuk menunggu kedatangan kapal. Sedangkan berdasarkan penelitian kedua dari (Raihantamam Pratama, 2024) bahwa perlu adanya Petugas di setiap titik dermaga yang telah ditentukan/di tugaskanserta masih ditemukannya rambu informasinya kurang lengkap dan rambu yang kurang memadai. Penelitian terakhir yaitu, penelitian yang penulis lakukan bahwasanya terdapat beberapa permasalahan mengenai Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dan manajemen lalu lintas yang mengatur pola arus lalu lintas, maka dari itu perlu adanya pengaturan petunjuk zona pada sekitar area ruang tunggu dan *gangway* dan pengaturan manajemen lalu lintas yang mengatur pola arus kendaraan dan penumpang pada saat eksisting

2. Teori Pendukung yang Relavan

Terdapat beberapa penelitian yang selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti, sebagai berikut:

a. Pengertian Analisis

Analisis, berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), merupakan kajian mengenai suatu peristiwa (karangan, tindakan, dan lain-lain) untuk memahami keadaan yang sebenarnya (sebab-akibat, situasi, dan lain-lain). Analisis adalah kegiatan menganalisis atau mempelajari suatu peristiwa dengan menggunakan data untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. sedangkan menurut (Saputro, 2021) analisis merupakan suatu langkah krusial dalam proses peninjauan data yang menuntut ketelitian untuk memenuhi tujuan analisis agar dapat tercapai.

b. Pelabuhan Penyeberangan

Menurut PM 91 tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan, Pelabuhan Penyeberangan menghubungkan jalan dan kereta api yang terpisah oleh air.

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

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

- a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan:

- 1) Pasal 1 ayat (3)

Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangut penumpang dan kendaraan berserta muatannya.

- 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 A 1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/punjemput;

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; dan

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.
- b. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan, pasal 1 dan pasal 5:
 - 1) Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan dan di lintasan.
 - 2) Otoritas Pelabuhan Yang Digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan yang selanjutnya disebut OPAP adalah unit kerja pemerintah di Pelabuhan yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhan yang diusahakan secara komersial.
 - 3) Unit Pelaksana Teknis (UPT) adalah lembaga pemerintah di Pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhan dan pemberian.
 - 4) Operator Pelabuhan adalah Badan Usaha Pelabuhan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan yang mengusahakan jasa Pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.
 - 5) Perencanaan kondisi normal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a dilakukan apabila fasilitas pelabuhan dan kapal yang tersedia masih dapat menampung kebutuhan angkutan.

- 6) Perencanaan di pelabuhan pada kondisi normal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi:
 - a. perencanaan sistem zona;
 - b. perencanaan jadwal kapal;
 - c. perencanaan kebutuhan kapal; dan
 - d. perencanaan waktu bongkar muat.
- 7) Dalam perencanaan sistem zona sebagaimana dimaksud ayat (2) huruf a harus memperhatikan:
 - a. zona orang, terdiri atas:
 1. zona A yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir kendaraan pengantar/penjemput penumpang (dari pintu gerbang pelabuhan sampai loket);
 2. zona B yang berfungsi untuk ruang tunggu calon penumpang;
 3. zona C yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.
 - b. zona kendaraan, terdiri atas:
 1. zona A yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate;
 2. zona B yang berfungsi untuk antrian kendaraan sebelum masuk kapal (sudah memiliki tiket);
 3. zona C yang berfungsi untuk antrian kendaraan siap masuk kapal (sudah memiliki tiket).
 - c. zona D yang berfungsi untuk keamanan dan keselamatan fasilitas yang penting, yang terlarang dimasuki kecuali petugas di pelabuhan, antara lain:
 1. bunker;
 2. genset;
 3. rumah operator *Movable bridge* /plengsengan;
 4. hidran air;
 5. gardu;
 6. tempat border.

- 8) Skema sistem zona orang sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a tercantum dalam Lampiran III Peraturan ini.
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.
- 1) Pasal 1 ayat 1

Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambing, huruf angka, kalimat dan/ atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringat, 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
 - 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 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 wajid 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.

2. Landasan Teori

Adapun teori yang akan digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Pengertian Zonasi

Definisi zonasi Berdasarkan PM 91 Tahun 2021 mengenai Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan. Zonasi merupakan proses pemisahan wilayah atau kawasan pelabuhan yang digunakan untuk angkutan penyeberangan menjadi beberapa zona sesuai dengan tujuan dan fungsi pengelolaan, sehingga dapat tercipta pelabuhan yang efisien, aman, teratur, dan nyaman. Berikut adalah pembagian zonanya:

1) Zonasi A adalah area yang dimaksudkan untuk orang

Zona A terdiri dari beberapa bagian sebagai berikut:

a) Zona A1 terdiri dari area mulai dari pintu gerbang pelabuhan hingga loket pembelian tiket, yang berfungsi untuk parkir kendaraan, pengantar/penjemput, dan tempat parkir.

b) Zona A2 terletak di ruang tunggu penumpang, yang digunakan untuk menunggu penumpang yang memiliki tiket.

c) Zona A3 adalah area di mana penumpang memeriksa tiket mereka saat masuk ke kapal.

2) Zonasi B untuk Kendaraan

Zonasi B terdiri dari:

a) Zona B1 terletak di sekitar pintu gerbang Pelabuhan hingga toll gate yang digunakan untuk jembatan timbang dan toll gate untuk 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.

3) Zonasi C untuk Fasilitas Penting

Zona C sebagaimana dimaksud merupakan area pelabuhan untuk keamanan dan keselamatan fasilitas penting, dilarang dimasuki orang kecuali petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan, antara lain:

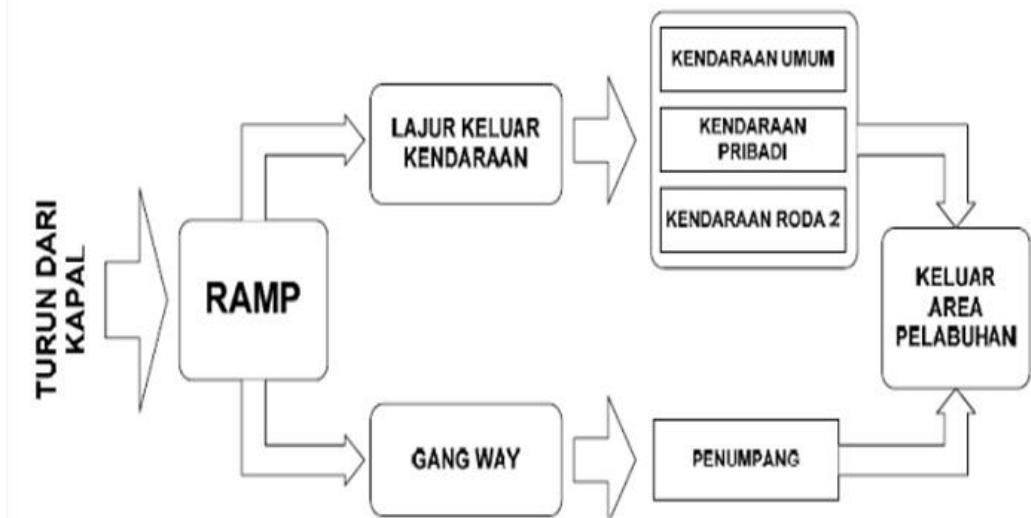
- a) Dermaga dan Fasilitasnya
 - b) Hidran air
 - c) Gardu Listrik/Genset
 - d) Tempat *Bolder*
- 4) Zonasi D untuk area khusus yang terbatas
- a) Zona D1 berada pada wilayah khusus tebatas yang berfungsi sebagai perkantoran
 - b) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan.
- 5) Zonasi E untuk area parkir di luar Pelabuhan penyeberangan bagi kendaraan yang akan menyeberang.
- b. Pengertian Pola Lalu Lintas Angkutan Penyeberangan

Menurut (Abubakar, 2013) dalam Buku Transportasi, 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) Arus kendaraan memisahkan kendaraan yang tidak menyeberang dengan yang menyeberang.
- 3) Jenis kendaraan yang berbeda di zona parkir
- 4) Bangunan terminal terletak dekat dengan pelabuhan.
- 5) Mempertimbangkan estetika dengan tetap mempertimbangkan kondisi yang sebenarnya.

Berikut adalah skema pola arus lalu lintas dengan mengacu kepada SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang manajemen lalu lintas, seperti pada gambar 2.2 dan 2.3 berikut ini:

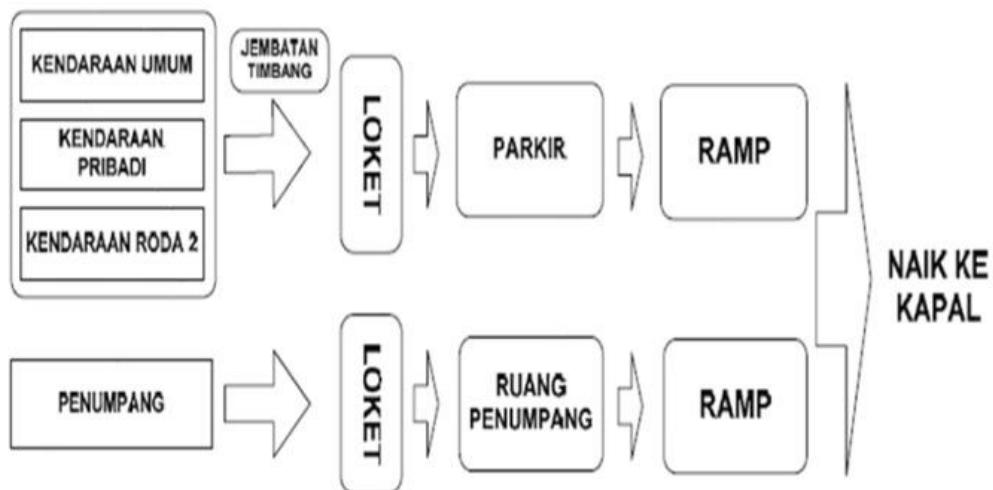
Skema Pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan turun dari kapal penyeberangan pada gambar 2.2 berikut:



Gambar 2. 1 Pola Arus Kendaraan dan Penumpang turun dari kapal

Sumber: PT Asdp Cabang Bakauheni

Gambar 2.3 di bawah ini menggambarkan skema arus lalu lintas untuk kendaraan dan penumpang yang menaiki kapal:



Gambar 2. 2 Pola Arus Kendaraan dan Penumpang turun dari kapal

Sumber: Pt Asdp Cabang Bakauheni

c. Pengertian Rambu Lalu Lintas

Julianto menyatakan dalam (Hidayah, 2021) bahwa rambu lalu lintas merupakan perangkat jalan yang khas yang bertujuan untuk memperingatkan, melarang, memerintahkan, atau memberikan petunjuk kepada pengguna jalan. Rambu-rambu ini dapat berupa

simbol, huruf, angka, kata, atau kombinasi dari semuanya.. Tujuan dari rambu rambu ini adalah untuk meningkatkan keamanan, ketertiban, dan kelancaran berkendara. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Berikut adalah beberapa jenis rambu dalam peraturan tersebut:

- 1) Rambu Perintah
- 2) Rambu Petunjuk
- 3) Rambu Peringatan
- 4) Rambu Larangan

Berikut adalah skema ukuran dan aturan sebuah rambu berdasarkan acuan PM 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Seperti pada gambar 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 dan 2.8 berikut:



Gambar 2. 3 Contoh Ukuran Daun Rambu Peringatan

7. Ukuran Daun Rambu Petunjuk Batas Wilayah



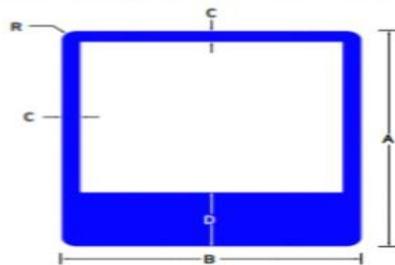
Jenis Ukuran	A	B	C	D	r
Kecil	300	750	15	10	20
Sedang	400	1000	15	10	25
Besar	500	1250	20	15	30
Sangat Besar	600	1500	25	20	40

(dalam mm)

Digunakan pada Rambu Petunjuk Batas Awal Wilayah.

Gambar 2. 4 Ukuran Daun Rambu Petunjuk

2. Ukuran Daun Rambu Petunjuk Ukuran Standar



Jenis Ukuran	A	B	C	D	r
Kecil	500	400	50	90	37
Sedang	600	500	50	120	37
Besar	750	600	50	150	47
Sangat Besar	900	750	75	180	56

(dalam mm)

Gambar 2. 5 Ukuran Daun Rambu Petunjuk dengan Ukuran Standar

2. Ukuran Daun Rambu Peringatan Sementara dengan Kata-kata

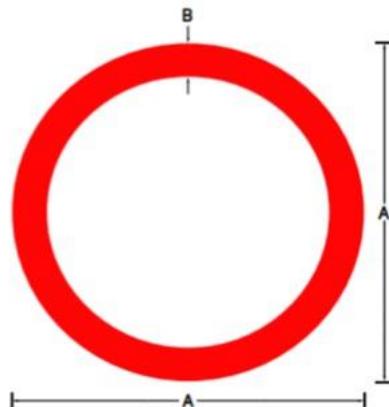


Jenis Ukuran	A	B	C	D	E	r
Minimal	1.200	1.600	15	45	15	40
Maksimal	1.600	4.000	60	90	60	-

(dalam mm)

Gambar 2. 6 Ukuran Daun Rambu Peringatan

1. 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. 7 Ukuran Daun Rambu Larangan

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu pelaksanaan kegiatan pengkajian ini dilaksanakan dalam waktu 4 bulan yang dimulai pada tanggal 10 Februari 2025 Sampai dengan tanggal 10 Juni 2025 yang bertempat di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung

Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Februari	Maret	April	Mei	Juni
1	Observasi					
2	Pengumpulan data Primer					
3	Pengumpulan data Sekunder					
4	Rekapitulasi					
5	Pengumpulan data ulang					
6	Rekapitulasi hasil observasi					
7	Penyusunan penelitian					

2. Jenis Penelitian

Penulis menggunakan metode penelitian kualitatif untuk memprioritaskan kualitas daripada jumlah. Dengan melakukan survei langsung, dokumentasi, observasi langsung, dan menelaah dari dokumen pemerintah terkait lainnya menjadi sumber data. Tujuan dari penelitian ini di fokuskan dalam mengoptimalkan analisis sistem zonasi dan Manajemen Lalu Lintas yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

3. Instrumen Penelitian

instrumen penelitian merupakan sebuah alat yang digunakan guna mengumpulkan data penelitian (Purwanto, 2018). Instrumen penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah:

- a. Formulir Survei Produktivitas Kendaraan dan Penumpang pada saat posko angkutan lebaran Selama 15 Hari dari tanggal 25 April 2025 sampai dengan 09 Mei 2025 di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.
- b. lembar Observasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni
- c. Dokumentasi Pola Arus Kendaraan dan Penumpang serta Rambu Penunjang Pola Arus Kendaraan dan Penumpang serta Sistem Zonasi di Pelabuhan menggunakan kamera dan *handphone*.

4. Jenis dan Sumber Data

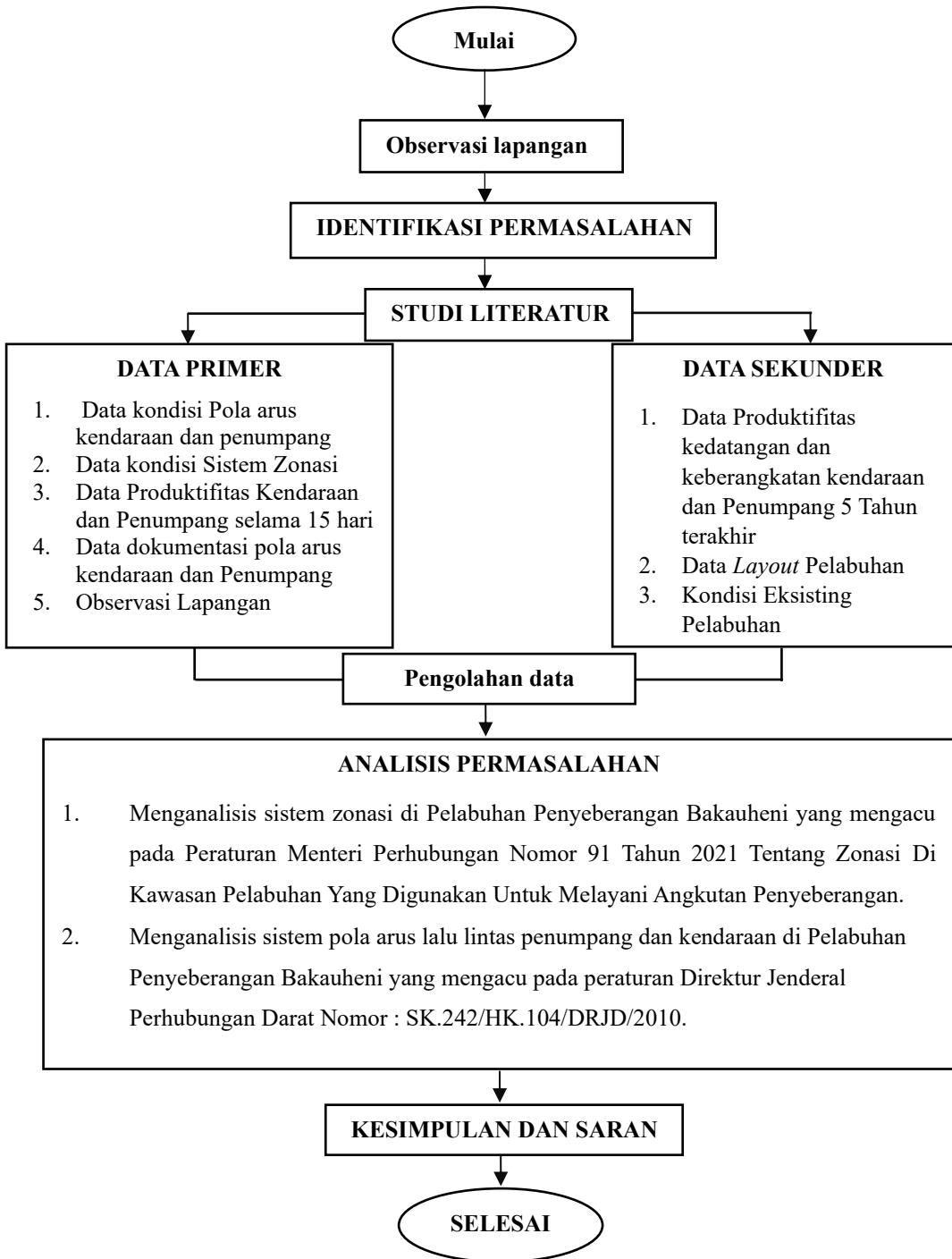
Peneliti mengumpulkan data langsung dari sumber asli atau lokasi penelitian dilakukan. Adapun berupa rencana tata letak (*layout*) pelabuhan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, hasil dari manajemen lalu lintas penumpang dan kendaraan yang naik dan turun, dan lembar survey data produktivitas per-trip selama 15 hari serta lembar survey observasi merupakan sumber data primer yang digunakan dalam peneliti.

a) Sekunder

Data yang di peroleh seperti Karakteristik Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, ringkasan wilayah penelitian, data produktivitas kendaraan dan penumpang selama lima tahun terakhir, serta *layout* Pelabuhan dan kondisi eksisting Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan sumber data sekunder.

5. Bagan Alir Penelitian

Bagan alir penelitian adalah acuan supaya peneliti dapat mencapai apa yang telah diinginkan dan sesuai dengan tata urutan penelitian. Berikut adalah penjelasan mengenai tata urutannya.



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

Berbagai teknik pemungutan data menggunakan, masing-masing disesuaikan dengan kondisi dan lokasi studi, untuk memperoleh bahan sebagai pembanding dan referensi dalam pembuatan Kertas Kerja Wajib (KKW). Beberapa teknik yang dimanfaatkan Dalam proses pengumpulan data, di antaranya:

1. Metode Observasi

a. Pengamatan

Pada pengumpulan data ini, peneliti melakukan survey pengamatan terkait lokasi penelitian berupa kondisi eksisting fasilitas dan prasarana di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

b. Pencatatan penumpang dan kendaraan

Peneliti Melakukan survey produktivitas penumpang dan kendaraan per-trip selama 15 hari. Surveyor melakukan perhitungan produktivitas kendaraan dan penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dari tanggal 25 April 2025 sampai 09 Mei 2025 dan melakukan Pengambilan data jumlah penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

c. Metode Dokumentasi

Dokumentasi merupakan metode pengumpulan data yang digunakan dalam bentuk arsip, buku, dokumen, tulisan, dan gambar yang dapat menunjang penelitian (Sugiono, 2018). Penulis akan mendokumentasikan kondisi pola arus Penumpang, Kendaraan dan Sistem Zonasi pada area sekitar Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung menggunakan kamera *handphone* dan Survey.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data dari orang lain dalam tulisan. Cara memperoleh data sekunder adalah:

a. Metode Kepustakaan

Metode kepustakaan adalah suatu upaya pengumpulan data dan informasi berdasarkan buku dan peraturan-peraturan yang berkaitan Penelitian ini menggunakan buku tentang angkutan air.

b. Metode Institusional

Metode institusional mengumpulkan data dari Lembaga, berikut Lembaga yang dilibatkan dalam penelitian ini:

- 1) PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Bakauheni Provinsi Lampung
- 2) Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung

d. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik *gap analysis*. *Gap analysis* di dalam penelitian ini adalah membandingkan kondisi eksisting atau kondisi di lapangan dengan kondisi yang direncanakan. Penulis akan melihat kondisi di lapangan kemudian akan membandingkan dengan rencana yang akan disesuaikan dengan pola yang sesuai untuk manajemen pola arus kendaraan. Demi mendukung dan Untuk mempermudah peneliti dalam menganalisis data yang diperoleh dari hasil survei, terdapat beberapa metode yang diperlukan, antara lain:

1. Analisis Sistem Zonasi Pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Kabupaten Lampung Selatan

Analisis yang dilakukan untuk menyelesaikan masalah ini adalah dengan menetapkan dan melaksanakan pembagian batas wilayah yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan. Terdapat beberapa zonasi, yaitu: 1) Zonasi A (untuk Orang), 2) Zonasi B (untuk Kendaraan), 3) Zonasi C (untuk fasilitas), 4) Zonasi D (untuk daerah khusus terbatas), 5) Zonasi E (untuk area parkir kendaraan untuk keberangkatan selanjutnya).

2. Analisis Manajemen Lalu Lintas pada Pelabuhan penyebrangan Bakauheni kabupaten Lampung Selatan

Analisis manajemen lalu lintas kapal dilakukan dengan menganalisis kondisi pola arus penumpang dan kendaraan yang ada. Kondisi ini akan disesuaikan dengan SK.242/HK.104/DRDJ/2010 serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 611 Tahun 2023 mengenai penetapan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Berikut ini dilampirkan skema pola

arus kendaraan dan penumpang yang turun dari kapal berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 242/HK.104/DRJD/2010 tentang pedoman teknis manajemen lalu lintas penyeberangan tersebut:

BAB IV

ANALISI DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Kondisi Geografis

Secara kewilayahan, Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni berada di Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung.

tepat di ujung selatan Pulau Sumatera dan merupakan simpul utama Jalan Raya Lintas Sumatera. Merupakan pintu masuk Selat Sunda yang menghubungkan dengan Pelabuhan Merak (Jawa), dengan rute penyeberangan sepanjang kurang lebih 14–16 mil laut (sekitar 25–26 km) dan waktu tempuh kira-kira 2 jam, Pelabuhan ini berada pada kordinat sekitar $5^{\circ}52'14''$ S, $105^{\circ}45'16''$ E

Pelabuhan Bakauheni berada di bawah pengelolaan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di Indonesia dalam kategori penyeberangan antarpulau. Dalam sehari, ratusan trip kapal feri melakukan perjalanan bolak-balik antara Bakauheni dan Merak, dengan waktu tempuh rata-rata sekitar 2 jam untuk setiap penyeberangan.



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Lampung Selatan
Sumber: Peta Tematik Indonesia (2013)

2. Jaringan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan salah satu pelabuhan strategis yang membantu lintas antar pulau, khususnya rute Bakauheni–Merak, yang menjadi penghubung antara Pulau Sumatra dan Jawa. Pelabuhan ini dikelola dan dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni



Gambar 4.2 Lintasan Bakauheni-Merak

Lintasan penyeberangan Bakauheni–Merak memiliki jarak sekitar 14-16 mil lau yang dilayani oleh kapal ferry tire Ro-Ro (Roll on-Roll off). Kapal yang melayani lintasan ini umumnya memiliki kecepatan rata-rata sekitar 8 knot, dengan bobot kapal berkisar antara 409 GT hingga 2.257 GT. Lama pelayaran di lintas ini bervariasi, dengan waktu tempuh antara 2 (Dua) jam tergantung pada kondisi cuaca dan arus laut.

3. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana mencakup segala sesuatu yang dapat dimanfaatkan sebagai alat untuk mencapai makna dan tujuan. (Darsini, 1999). Sarana Angkutan Penyeberangan sangat penting untuk mendukung pelayanan dan kinerja Pelabuhan tersebut. Kapal juga merupakan salah satu sarana transportasi. Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni memiliki 63 kapal.

Ro – Ro yang siap beroperasi melayani trayek penyeberangan Bakauheni–Merak. Karakteristik Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Bakauheni dapat dilihat pada Tabel 4.3. Dari 63 kapal yang siap beroperasi pada angkutan

Lebaran di Pelabuhan Bakauheni dengan jenis kapal Ro – Ro terdiri dari 7 kapal yang dimiliki oleh PT ASDP Indonesia dan 56 kapal yang dimiliki oleh pihak swasta. Kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni diambil sebagai sampel dalam penelitian, yaitu KMP. Jatra III dan KMP Portlink V. Pemilihan KMP.Jatra III dan KMP Portlink V sebagai sampel dalam penelitian berikut Adalah kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dapat dilihat pada table 4.1.

Tabel 4. 1 Karakteristik Kapal Penyeberangan di Pelabuhan Bakauheni

Nama Kapal	Nama Perusahaan	PNP	GT	Tahun
KMP. Batu Mandi	PT.ASDP Indonesia Ferry	200	5.553	2014
KMP. Jatra III		200	5.071	1985
KMP. Legundi		200	5.556	2012
KMP. Portlink		400	12.517	1979
KMP. Portlink III		250	15.341	1986
KMP. Portlink V		200	5.023	2011
KMP. Sebuku		200	5.553	2012
KMP. Adinda Windu Karsa	PT. Windu Karsa	-	9.269	2015
KMP. Windu Karsa Pratama		-	5.071	1985
KMP. Kirana II	PT. Dharma Lautan Utama	-	6.370	1989
KMP. Kirana IX		-	9.168	1989
KMP. Kumala		-	5.874	1989
KMP. Musthika Kencana		-	5.150	1992
KMP. Trimas Fadhlila	PT. Tri Sakti Lautan Mas	-	6.527	2016
KMP. Trimas Kanaya		-	6.547	1990
KMP. Athaya	PT. Jemla Ferry	-	13.413	1994
KMP. Duta Banten		-	8.011	1979
KMP. Jagantara		-	9.956	1984
KMP. Menggala		-	5.277	1987
KMP. Rajarakarta		-	8.886	1989
KMP. Virgo 18		-	9.989	1990
KMP. Mabuhay Nusantara	PT. Prima Vista	-	5.035	1990
KMP. Caitlyn	PT. Munic Line	448	5.014	1989
KMP. Caitlyn 7		400	8.274	2017

Nama Kapal	Nama Perusahaan	PNP	GT	Tahun
KMP. Elysia		456	5.094	1986
KMP. Munic 9		400	8.274	2017
KMP. Neomi		400	8.274	2018
KMP. Seira	PT. Bukit Merapin Nusantara	-	11.607	1992
KMP. Suki 2		-	5.010	1993
KMP. Rishel	PT. Surya Timur Line	350	6.747	2017
KMP. Shalem		-	5.085	1989
KMP. Eirene		750	8.663	-
KMP. Rajabasa 1	PT. Gunung Makmun Permai	-	5.149	1987
KMP. HM Baruna 1	PT. Hasta Mitra Baruna	-	-	1985
KMP. Raputra Jaya 2888	PT. Raputra Jaya	400	5.578	2016
KMP. Raputra Jaya 888		400	5.110	2013
KMP. BSP 1	PT. Tri Sumaja Lines	460	5.057	1972
KMP. Salvatore		440	9.131	1996
KMP. Nusa Agung	PT.Putra Master Sarana Penyebrangan	-	5.730	1986
KMP. Nusa Jaya		-	5.324	1987
KMP. Nusa Mulia		-	5.837	1979
KMP. Mitra Nusantara	PT.Prima Eksekutif	-	5.813	1994
KMP. Royal Nusantara		-	6.034	1992
KMP. Titian Nusantara		-	5.532	1994
KMP. Farina Nusantara	PT. Jembatan Nusantara	-	5.025	1994
KMP. Panorama Nusantara		-	7.965	1995
KMP. Safira Nusantara		-	6.345	1995
KMP. Titian Murni		-	5.011	1982
KMP. SMS Mulawarman		330	-	1988
KMP. SMS Sagita		724	8.968	1988
KMP. Salvino		-	5.028	1994
KMP. Wira Artha	PT. Wira Jaya Logitama	-	6.747	2016
KMP. Wira Berlian		-	9.428	2018
KMP. Wira Kencana		-	5.648	2016
KMP. Dorothy	PT. Damai Lintas Bahari	-	6.913	2016
KMP. Reinna		-	6.747	2016
KMP. Royce 1		-	6.914	2016
KMP. ALS Elysa	PT. Aman Lintas Samudra	-	6.913	2016
KMP. ALS Elvina		-	6.913	2016
KMP. Amadea	PT. Naufal Brother Company	-	12.276	1991

Nama Kapal	Nama Perusahaan	PNP	GT	Tahun
KMP. Amarisa		522	9.521	1986

Sumber: PT ASDP Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

a. *Ship Particular* KMP Jatra III



Gambar 4. 2 KMP Jatra III

Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry cabang Bakauheni 2025

Berikut data karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Kab Lampung Selatan pada Tabel 4.4

URAIAN	KETERANGAN
Jenis kapal	Ro-Ro
Tempat Pembuatan	Jepang
Tahun Pembuatan	1985
Tanda Panggilan	YGJV
Pemilik	PT.Angkutan Sungai Danau Dan Penyebrangan (Persero)
Panjang Seluruh (LOA)	89.95 M
Panjang Garis Tegak (LBP)	84.3 M
Lebar	16.6 M
Sarat Air	4.57 M
Mesin Utama	-
Merk	Daihatsu
Type	6DLM-28,4X 1800 HP

URAIAN	KETERANGAN
Tahun	1985
Nomor	DL.6280.62
Mesin Bantu	-
Type	6DS-18M 2 x 570 HP
Merk	Daihatsu
Tahun	1985
Nomor	-
Kapasitas Muat	
Penumpang	200 Orang
Kendaraan Campuran	100 Unit
Jumlah Crew	30 Orang

Tabel 4. 2 Ship Particular KMP. Jatra III

Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry (Perseero) Cabang Bakauheni Kab Lampung Selatan 2025

b. *Ship Particular* KMP Portlink V



Gambar 4. 3 KMP Portlink V

Tabel 4. 3 Ship Particular KMP Portlink V

URAIAN	KETERANGAN
Jenis kapal	Ro-Ro
Tempat Pembuatan	Korea Selatan
Tahun Pembuatan	2011
Tanda Panggilan	JZJZ
Pemilik	PT.Angkutan Sungai Danau Dan Penyebrangan (Persero)

URAIAN	KETERANGAN
Panjang Seluruh (LOA)	87.13 M
Panjang Garis Tegak (LBP)	-
Lebar	16 M
Sarat Air	-
Mesin Utama	
Merk	STX MAN
Nomor	SB8L23-11607
Tahun	2011
Mesin Bantu	
Merk	DOOSAN
Tahun	2011
Nomor	AD126TIS
Kapasitas Muat	
Penumpang	200 Penumpang
Kendaraan Campuran	23 Unit
Jumlah Crew	24 Orang

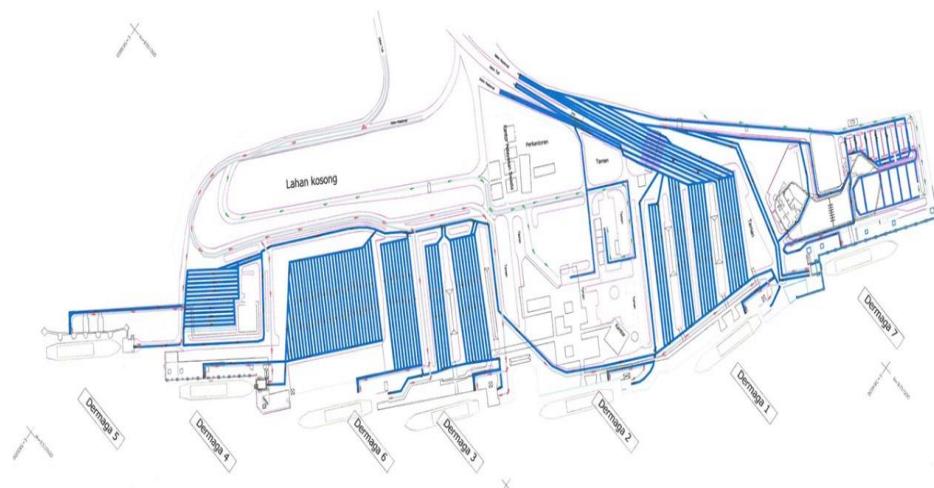
Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni Kab Lampung Selatan 2025

4. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana merujuk pada segala hal yang berfungsi sebagai dukungan utama dalam pelaksanaan suatu proses. Prasarana memiliki peran penting dalam meningkatkan kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Berikut adalah keadaan serta data prasarana yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

a. Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

Adapun kondisi *layout* pada saat kondisi eksisting yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dapat dilihat pada gambar 4.4 dibawah ini:



Gambar 4. 4 *Layout* Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni
Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni (2025)

b. Area Parkir

Area parkir digunakan untuk kendaraan mobil dan motor yang mengantar serta menjemput penumpang.



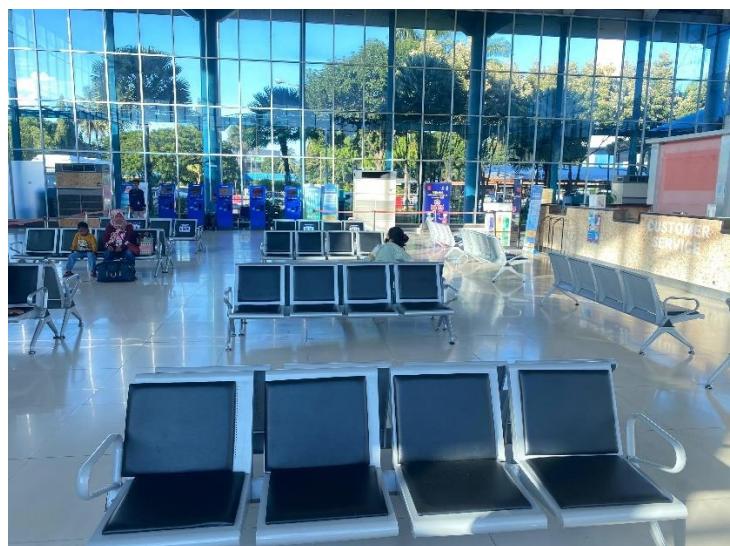
Gambar 4. 5 Parkir Dermaga Reguler Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni



Gambar 4. 6 Lapangan Parkir Dermaga Eksekutif Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

c. Ruang Tunggu Penumpang

Ruang tunggu berfungsi sebagai area bagi penumpang untuk menunggu kedatangan kapal. Terdapat ruang tunggu untuk penumpang reguler dan ruang tunggu penumpang eksekutif. Ruang tunggu terletak di Zona A2, yaitu pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu bagi calon penumpang yang telah memiliki tiket. Ruang Tunggu Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni ditampilkan pada Gambar 4.7 dan Gambar 4.8



Gambar 4. 7 Ruang Tunggu Reguler di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni



Gambar 4. 8 Ruang Tunggu Eksekutif di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

d. Loket Penumpang

Loket penumpang berfungsi untuk melayani penumpang yang membeli tiket serta memverifikasi tiket yang telah dibeli secara online di situs www.ferizy.com. Loket Penumpang Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dapat dilihat pada Gambar 4.9 dan Gambar 4.10



Gambar 4. 9 Loket Penumpang Eksekutif di Pelabuhan Penyebrangam Bakauheni



Gambar 4. 10 Loket Penumpang Reguler di Pelabuhan Penyebrangam Bakauheni

e. Loket Kendaraan

Loket kendaraan pelabuhan adalah tempat atau pos pelayanan di pelabuhan yang digunakan untuk Tempat di mana kendaraan (mobil, motor, truk, dll.) mendaftar sebelum masuk ke area pelabuhan atau sebelum naik ke kapal penyeberangan dan, pemeriksaan dokumen kendaraan seperti STNK, BPKB dan KTP serta pengarahan kendaraan. loket kendaraan dipelabuhan Penyebrangan bakauheni ditampilkan pada Gambar 4.11



Gambar 4. 11 Loket Kendaraan diPelabuhan Penyebrangan Bakauheni

f. Pos Pemeriksaan Tiket (Stopper)

Pos pemeriksaan tiket di pelabuhan yaitu tempat di mana penumpang harus menunjukkan tiket mereka sebelum memasuki area keberangkatan atau naik kapal. Pos ini biasanya berfungsi untuk memastikan bahwa setiap penumpang memiliki tiket yang valid, mencegah akses tanpa izin, dan membantu dalam pengelolaan jumlah penumpang. Pos Pemeriksaan Tiket di Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni Dapat diliat pada gambar 4.12



Gambar 4. 12 Pos Pemeriksaan Tiket (Stopper) diPelabuhan Penyebrangan Bakauheni

g. Ruang Generator

Ruang Generator atau ruang mesin berfungsi sangat penting dalam menjaga kelangsungan operasional pelabuhan, terutama yang berkaitan dengan kelistrikan. Ruang Generator di Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni diliat pada Gambar 4.13



Gambar 4. 13 Ruang Generator di Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

h. Tangki air bersih

Tangki air bersih digunakan untuk memenuhi kebutuhan/ kecukupan air bersih di Pelabuhan Bakauheni sedangkan di Pelabuhan Bakuheni sendiri memiliki 2 penampungan Air bersih yang sama ukuranya dan kapasitas untuk menampung air. Penampungan Air bersih di Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni ditampilkan pada Gambar 4.14



Gambar 4. 14 Penampungan Air Bersih Dipelabuhan Penyebrangan Bakauheni

i. Dermaga

Dermaga adalah suatu struktur yang berfungsi untuk merapat dan menambatkan kapal. Dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan tipe dermaga hidrolik. Terdapat tujuh dermaga yang melayani rute Bakauheni – Merak dan beroperasi selama 24 jam setiap harinya. Dermaga 1 hingga 6 digunakan untuk penyeberangan reguler, sedangkan Dermaga 7 diperuntukkan bagi penyeberangan eksekutif. Dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dapat dilihat pada gambar 4.15



Gambar 4. 15 Dermaga Dipelabuhan Penyebrangan Bakauheni

j. *Movable bridge*

Movable bridge adalah jembatan yang dapat beradaptasi dengan pasang surut air laut, sehingga kendaraan dapat berpindah dari kapal ke dermaga atau sebaliknya. *Movable bridge* di Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni dapat ditampilkan di gambar 4.16



Gambar 4. 16 *Movable bridge* diPelabuhan Penyebrangan Bakauheni

k. *Trestle*

Trestle adalah jalur atau akses yang menghubungkan daratan ke dermaga, yang digunakan di pelabuhan dengan perairan dangkal di garis pantai. *Trestle* Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni. *Trestle* diPelabuhan Penyebrangan Bakauheni dapat ditampilkan di Gambar 4.17



Gambar 4. 17 *Trestle* Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

1. Rumah MB

Rumah MB berfungsi untuk mengatur jembatan bergerak di dermaga yang dapat disesuaikan dengan ketinggian permukaan air saat kapal bersandar di dermaga. Rumah MB di Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni dapat ditampilkan di Gambar 4.18



Gambar 4. 18 Rumah MB Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

m. Bolder

Bolder merupakan alat pelabuhan yang digunakan untuk menambatkan kapal di dermaga atau sebagai perangkat untuk mengikat tali pada kapal. *Bolder* Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni ditampilkan pada Gambar 4.19



Gambar 4. 19 *Bolder* Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

n. Fender

Fender adalah bumper yang berfungsi untuk meredam benturan yang terjadi saat kapal bersandar di dermaga atau terguncang oleh gelombang. Fender Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dapat dilihat pada Gambar 4.20



Gambar 4. 20 *Fender* Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

o. Catwalk

Catwalk merupakan sebuah struktur jembatan yang menghubungkan dermaga dengan dolphin atau mooring dolphin dari dermaga. Catwalk yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dapat dilihat pada Gambar 4.21



Gambar 4. 21 Catwalk Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

p. Alur

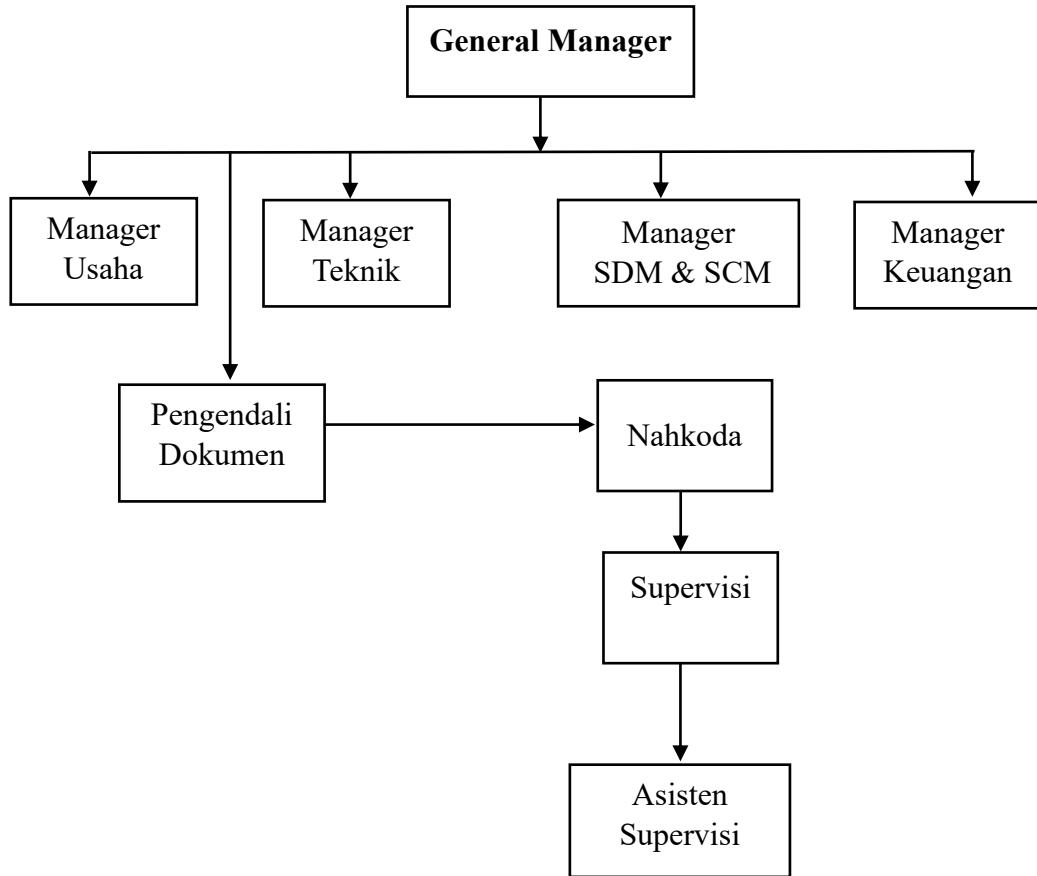
Alur pelayaran adalah infrastruktur yang mendukung pelaksanaan angkutan perairan daratan. Alur pelayaran berfungsi sebagai jalur yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat dan wilayah sekitarnya. Di bawah ini terdapat peta alur pelayaran untuk angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. pada gambar 4.22 dibawah ini



Gambar 4. 22 Peta Lintasan Pelabuhan Penyebrangan Bakaauheni

5. Instansi Pembina Transportasi

Pembina angkutan di pelabuhan penyeberangan Bakauheni terdiri dari pihak regulator dan operator. Pihak regulator di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni adalah BPTD Kelas II Lampung. Sementara itu, pihak operator Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni adalah PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni. Berikut adalah struktur organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Bakauheni yang ditampilkan pada gambar 4.23



Gambar 4. 23 Struktur Organisasi PT ASDP Indonesia Ferry Persero Cabang

Bakauheni

Struktur organisasi membantu membagi tugas dan tanggung jawab secara jelas serta Dengan pembagian kerja yang terstruktur, pekerjaan menjadi lebih fokus dan tidak tumpang tindih dan Manajer dapat lebih mudah memantau kinerja bawahannya karena struktur yang terorganisasi.

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

Dalam penulisan ini terdapat data survei yang telah dikumpulkan melalui observasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni selama pelaksanaan PKL (Praktek Kerja Lapangan) serta data yang diperoleh dari instansi terkait. Data yang diperoleh adalah sebagai berikut:

a. Data Primer

Data ini adalah informasi yang diperoleh Penulis melalui survei di Lokasi PKL (Praktek Kerja Lapangan). Berikut adalah data yang berhasil dikumpulkan oleh penulis selama pelaksanaan survei :

1) Produktivitas Penumpang dan Kendaraan

Selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan, telah dilakukan survei mengenai kedatangan dan keberangkatan penumpang serta kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni selama 3.224 perjalanan, yang dimulai dari tanggal 25 April 2025 hingga 09 Mei 2025.

2) Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang di Pelabuhan Bakauheni

Selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan, telah dilakukan survei mengenai Manajemen Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang di Pelabuhan Bakauheni. Manajemen Lalu Lintas di pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dimulai dari pintu Toll gate dan terus kendaraan sementara untuk sebelah kiri buat loket kendaraan eksekutif sedangkan sebelah kanan untuk loket kendaraan regular.

setelah kendaraan dicek diloket kendaaran maka kendaaran akan langsung berjalan ke lapang siap parkir/muat untuk menunggu Kapal datang sebelum memasuki kapal maka pengemudi menunjukan boarding pass tiket kapal yang harus di scan sebelum naik ke kapal sedangkan untuk penumpang pejalan kaki melewati *gangway* untuk menuju ke dermaga regular dan eksekutif yang telah disediakan oleh Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

b. Data Sekunder

Data Sekunder merujuk pada data yang tidak dikumpulkan secara langsung oleh peneliti. Data Sekunder ini diperoleh dari

berbagai lembaga yang berhubungan dengan objek penelitian, yang kemudian diproses dan dirangkum menjadi satu set data yang standar. Metode yang digunakan data sekunder antara lain:

1) Metode Institusional

Metode ini berhubungan dengan data yang dikumpulkan dari berbagai lembaga yang terlibat dalam penelitian ini, yaitu:

- a) BPS provinsi Lampung
- b) PT Asdp Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Bakauheni
- c) LPS (Lokal port service) Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Tabel 4. 4 Fasilitas Daratan dan Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

NO	Jenis Fasilitas	Luas	Status Fasilitas		kondisi	Keterangan
			Ada	Tidak		
1	Kantor	709 m2	✓		Baik	2 Lantai
2	Gedung Loket	265 m2	✓			1 Lantai
3	Gedung Terminal	1.380 m2	✓		Baik	1 Lantai
4	Ruang Tunggu Penumpang		✓		Baik	
	1. Ruang Tunggu Lantai 1 2. Ruang Tunggu Lantai 2	320 m2 709 m2	✓ ✓		Baik	5 Buah 7 Buah
5	Koridor	500 m2	✓			4 Unit
	Areal Parkir		✓		Baik	
6	1. Parkir Antar/Jemput 2. Parkir Siap Muat	4.975 m2	✓		Baik	2 unit 7 Unit
	a. Dermaga 1 b. Dermaga 2 c. Dermaga 3 d. Dermaga 4	11.237 m2 9.594 m2 13.965 m2 13.96	✓ ✓ ✓ ✓		Baik	1 Unit 1 Unit 1 Unit 1 Unit

NO	Jenis Fasilitas	Luas	Status Fasilitas		kondisi	Keterangan
			Ada	Tidak		
	e. Dermaga 5	13.464 m2			Baik	1 Unit
	f. Dermaga 6	6.742 m2	✓		Baik	1 Unit
	g. Dermaga 7	13.970 m2	✓		Baik	1 Unit
8	Bangunan Jembatan Timbang			✓		1 Unit
9	Instalansi Listrik	300 m2	✓		Baik	2 Unit
10	Instalansi Air	12 m2		✓		2 Unit
11	Instalansi <i>Hydrant</i>	12 m2	✓		Baik	2 Unit
12	Fasilitas Pemadam Kebakaran	-	✓		tersedia	
13	Instalasi BBM	12 m2	✓		Baik	
14	Areal Peribadatan	49 m2	✓		Baik	
15	Areal Kesehatan	50 m2	✓		Baik	
16	Areal Perdagangan	12 m2	✓		Baik	
17	Posdian Telekomukasi	4 m2	✓		Baik	
18	Rumah mesin <i>Side Ramp</i>	4 m2	✓		Baik	
19	Toilet	30 m2	✓		Baik	4 laki-laki dan 4 wanita

Tabel 4.6 Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Sumber PT ASDP Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni

A. Fasilitas Sisi Perairan

1. Dermaga

Dermaga adalah suatu struktur yang berfungsi untuk merapat dan menambatkan kapal. Dermaga yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni merupakan tipe dermaga hidrolik. Terdapat tujuh dermaga yang melayani rute Bakauheni – Merak dan beroperasi selama 24 jam setiap harinya. Dermaga 1 hingga 6 digunakan untuk penyeberangan reguler, sedangkan Dermaga 7 diperuntukkan bagi penyeberangan eksekutif. Dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dapat dilihat pada Tabel 4.7 dan Gambar 4.24.

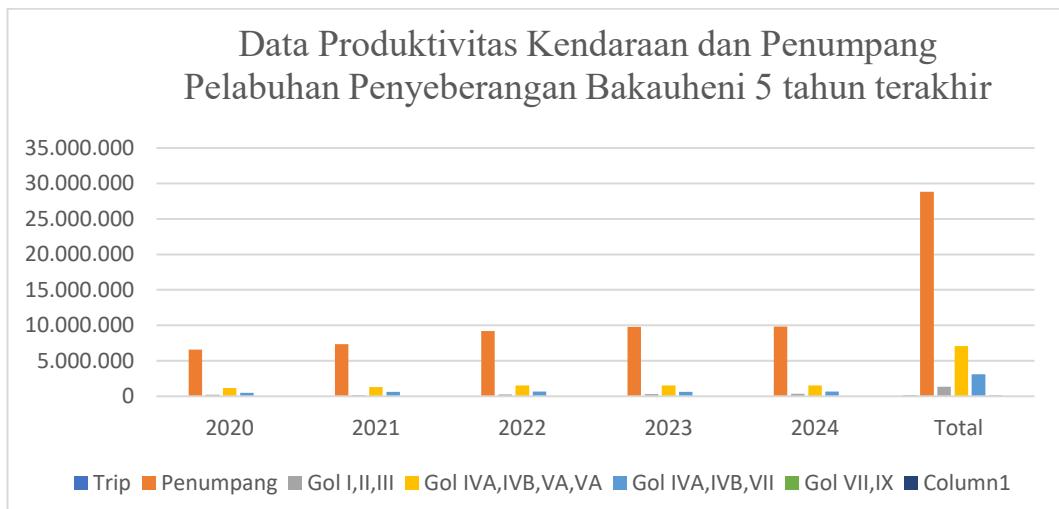
Tabel 4. 5 Karakteristik Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Dermaga	Tahun Pembangunan	Luas Dermaga (Meter)	Kedalaman Kolam (Meter)	Type Dermaga	Keterangan
Dermaga I	1987	P = 165 L = 50	10 -12	<i>Quay Wall</i> (Dinding Dermaga)	Tahun Pembangunan MB = 2008 Sideramp = 2001
Dermaga II	1981	P = 135 L = 20	8 – 10	(Dinding Dermaga)	Tahun Pembangunan MB = 2008 Sideramp = 2019
Dermaga III	2001	P = 165 L = 25	10– 12	<i>Quay Wall</i> (Dinding Dermaga)	Tahun Pembangunan MB = 2001 Sideramp = 2001
Dermaga IV	2019	P = 149,5 L = 45	9 – 10	<i>Quay Wall</i> (Dinding Dermaga)	Tahun Pembangunan MB = 2019 Sideramp = 2019
Dermaga V	2009	P = 125 L = 20	10 – 12	<i>Quay Wall</i> (Dinding Dermaga)	Tahun Pembangunan MB = 2009 Sideramp = 2009
Dermaga VI	2014	P = 136 L = 20	10 – 12	<i>Quay Wall</i> (Dinding Dermaga)	Tahun Pembangunan MB = 2014 Sideramp = 2019
Dermaga VII	2017	P = 200 L = 40	9 – 10	<i>Quay Wall</i> (Dinding Dermaga)	Tahun Pembangunan

Dermaga	Tahun Pembangunan	Luas Dermaga (Meter)	Kedalaman Kolam (Meter)	Type Dermaga	Keterangan
					MB = 2017 Sideramp = 2019

Tahun	Trip	Penumpang	Kendaraan				Jumlah
			Gol I,II,III	Gol IVA ,IVB, VA Dan VB	Gol VIA,VIB Dan VII	Gol VIII Dan IX	
2020	34.042	6.561.346	220.794	1.164.326	500.110	22.050	8.502.668
2021	35.061	7.357.422	187.527	1.317.934	602.428	27.703	9.528.075
2022	37.283	9.215.124	261.651	1.525.178	659.932	31.738	11.730.906
2023	35.587	9.792.256	327.412	1.546.887	631.713	30.522	12.354.377
2024	37.435	9.823.876	356.965	1.512.903	689.988	35.774	12.419.506
Jumlah	110.305	28.831.256	1.354.349	7.067.228	3.084.171	147.787	54.535.532

Tabel 4. 6 Data Produktivitas Angkutan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni 5 Tahun Terakhir



Gambar 4. 24 Grafik Produktivitas Kedatangan 5 (lima) Tahun Terakhir

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni

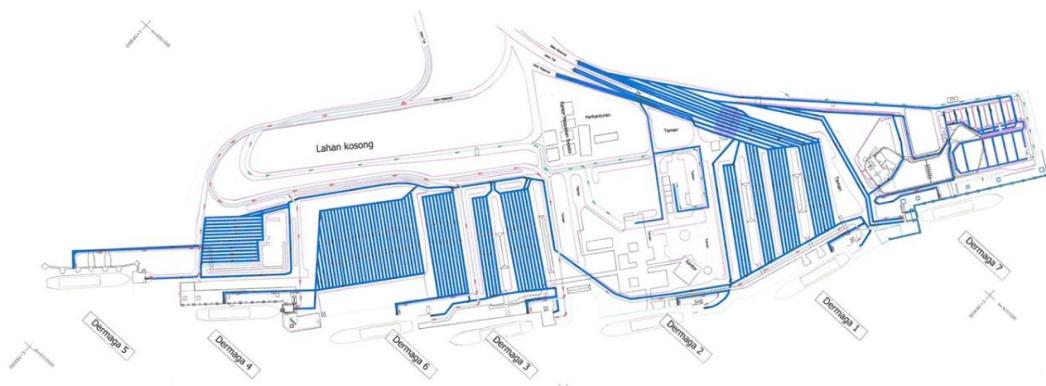
Dapat diliat pada data diagram diatas terdapat naik turun nya produksi kendaraan,pada tahun 2020 dan 2021 menurunya produksi baik penumpang maupun kendaraan pada Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni dikarnakan pandemi covid 19 pada tahun 2022,2023,dan 2024 mengalami peningkatan

jumlah produksi penumpang dan kendaraan dikarnakan pandemi covid 19 sudah mulai menurun dan aktivitas sudah mulai berjalan dengan normal

Berikut ini adalah Data Produktivitas Keberangkatan selama 15 (Lima Belas Hari) di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dari tanggal 25 April 2025 hingga 09 Mei 2025 yang dapat dilihat pada.

Tabel 4. 7 Data Produktivitas Penumpang dan Kendaraan pada saat posko angutan lebaran selama 15 Hari (Lima Belas Hari)

NO	TANGGAL	TRIP	PENUMPANG											
			DALAM KEND	PEJALAN KAKI	JUMLAH PNP	R2	R4	BUS	VB	VIB	VII	VIII	IX	JUMLAH
1	25 04 2025	107	23.195	1.364	24.559	584	2.422	307	1.212	1.086	724	89	20	6.444
2	26 04 2025	108	21.500	1.436	22.936	665	2.194	300	1.103	802	670	65	18	5.817
3	27 04 2025	106	26.746	2.132	28.878	1.174	2.793	329	1.182	1.321	766	69	11	7.645
4	28 04 2025	104	20.955	1.362	22.317	639	1.975	295	1.233	1.040	782	71	8	6.043
5	29 04 2025	109	19.581	1.088	20.669	529	1.883	274	1.234	1.097	834	97	14	5.962
6	30 04 2025	106	21.148	1.428	22.576	619	2.301	279	1.239	903	651	89	34	6.115
7	01 05 2025	109	23.091	1.557	24.648	744	2.297	303	1.375	1303	775	87	18	6902
8	02 05 2025	98	18.687	1.217	19.904	1	2.010	269	1126	952	679	86	17	5140
9	03 05 2025	109	21327	1494	22821	776	1798	1798	483	833	708	100	26	6143
10	04 05 2025	105	27954	2171	30125	1401	2459	2459	494	1250	745	81	25	8030
11	05 05 2025	100	20141	1221	21362	635	1476	1476	515	1091	701	72	14	5930
12	06 06 2025	104	19471	1130	20601	599	1370	1370	479	1167	755	80	19	5969
13	07 05 2025	110	20076	1117	21193	560	1537	1537	549	1270	720	130	12	6281
14	08 05 2025	107	21788	1196	22984	569	1772	1772	533	1261	709	108	17	6433
15	09 05 2025	105	25268	1655	26923	669	2399	2399	446	1137	711	112	18	6931
JUMLAH		1587		21.568	352.496	10.164	30.686	15.167	13203	16.513	10.930	1336	271	95785
RATA-RATA		198		22.062										



Gambar 4. 25 Layout Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni



Gambar 4. 26 *Layout Pola Arus Keberangkatan dan Kedatangan pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni*

2. Analisis Data

a Situasi Pelaksanaan Zonasi diPelabuhan Penyebrangan Bakauheni

Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni telah dilengkapi dengan infrastruktur yang memadai dan telah menerapkan zonasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 mengenai Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan. Meskipun zonasi telah diterapkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, hasil observasi di lapangan terkait pelaksanaan Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan menunjukkan adanya beberapa masalah terkait pengaturan zonasi dan sterilisasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Beberapa permasalahan tersebut antara lain adalah akses pengantar/penjemput yang memasuki dermaga Pelabuhan, serta penggunaan *Trestle* dan *Dolpin* sebagai lokasi memancing. Selain itu, belum terdapat maksimal kecepatan kendaraan pada saat turun toll memasuki *Toll gate* Pelabuhan, masih terdapat adanya anak koin disekitar dermaga Pelabuhan,kurangnya penempatan pemasangan rambu petunjuk dan barrier pembatas antar dermaga I dan VII sehingga sering terjadinya kendaraan labas dan mengakibatkan kendaraan salah masuk kapal.

b Situasi Manajemen Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

1) Kondisi Pola Arus Penumpang

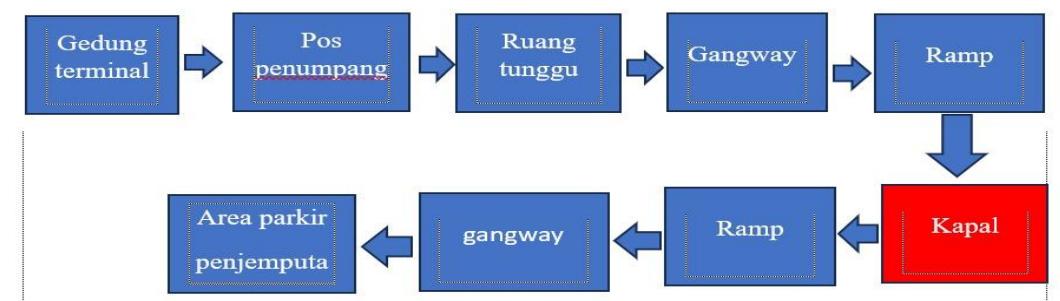
Pengaturan alur penumpang dan kendaraan di pelabuhan adalah hal yang krusial untuk meningkatkan layanan kepada pengguna jasa. Berikut adalah kondisi dan tata letak alur penumpang saat ini di Pelabuhan Bakauheni.



Gambar 4. 27 Layout Pola Arus Penumpang Pada Saat Kondisi Eksisting

2) Pola arus lalu lintas penumpang naik ke kapal pada saat ini:

- Penumpang memasuki Pelabuhan melalui traffic 1
- Lalu penumpang tiba di area parkir antar dan jemput penumpang
- Kemudian penumpang diarahkan petugas untuk scan boarding pass tiket
- Setelah itu diarahkan petugas ke dermaga siap pelayanan
- Penumpang melewati gangway untuk menuju dermaga

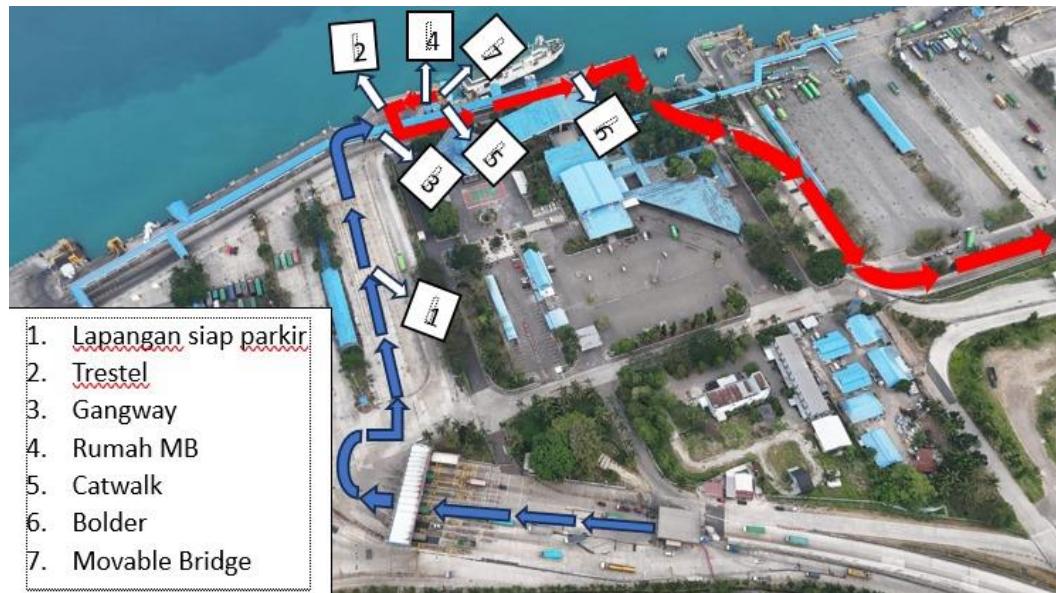


Gambar 4. 28 Pola Pergerakan Kendaraan Di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

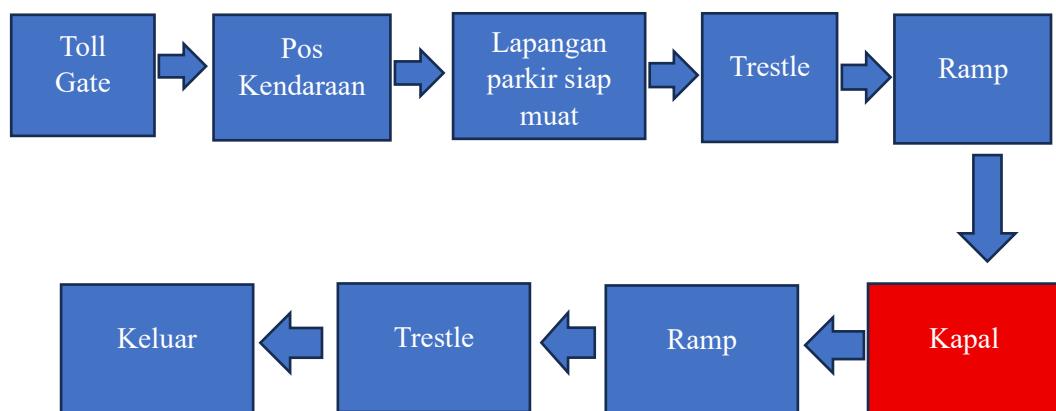
- 3) Pola arus lalu lintas Penumpang turun dari kapal pada saat ini:
 - a) Penumpang turun dari kapal melewati garbarata atas.
 - b) Kemudian melewati *gangway*.
 - c) Lalu menuju tempat area parkir penjemputan penumpang.
- 4) Kondisi Pola Arus Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Penyusunan pola arus penumpang dan kendaraan di pelabuhan adalah hal yang sangat penting untuk meningkatkan mutu pelayanan kepada pengguna jasa. Berikut adalah kondisi dan tata letak pola arus kendaraan saat ini di Pelabuhan Bakauheni:

- a) Pola arus lalu lintas Kendaraan naik ke kapal pada saat ini :
 - 1) Pola arus masuk kendaraan dimulai dari masuk tollgate langsung menuju pos kendaraan untuk mengecek kelengkapan Data diri
 - 2) Kemudian Kendaraan menuju lapangan siap parkir untuk menunggu kapal tiba
 - 3) Setelah kapal tiba pengguna jasa menyiapkan tiket A
 - 4) Sebelum memasuki kapal pengguna jasa scan boarding pass tiket
 - 5) Lalu kendaraan melewati *trestle* dan ramp dor



Gambar 4. 29 *Layout* Pola Arus Kendaraan Pada Saat Kondisi Eksisting



Gambar 4. 30 Pola Pergerakan Kendaraan Di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

- b) Pola arus lalu lintas Kendaraan turun dari kapal pada saat ini
 - 1) Pola arus kendaraan keluar melalui dermaga
 - 2) Kemudian melewati ramp dor
 - 3) Setelah itu kendaraan langsung menuju jalur keluar Pelabuhan

B. Pembahasan

1. Penerapan Sistem Zonasi yang Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Mengenai Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

Melihat kondisi yang ada saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, diperlukan sistem zonasi untuk menertibkan kendaraan dan penumpang demi mendukung keamanan serta kenyamanan dalam kegiatan di pelabuhan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Mengenai Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, dalam perencanaan sistem zona harus memperhatikan

a. Zona A

1) Zona A1: Gerbang, Lapangan Parkir Antar-Jemput, Loket

Zona ini di mulai dari gerbang pintu masuk kendaraan kemudian menuju ke lapangan parkir dan Gedung terminal yang di sediakan oleh pelabuhan. Kemudian setelah kendaraan pengantar dan penjemput menuju ke Gedung terminal maka pengguna jasa lanjut menuju area pembelian tiket melalui jalur yang telah di sediakan.



Gambar 4. 31 Zona A1 (Lapangan Parkir pengantar Jemput)

Pada gambar 4.31 lapangan parkir pengantar/penjemput terletak di depan Gedung terminal atau area komersial.



Gambar 4. 32 Zona A1 (Loket Penumpang)

Pada gambar 4.32 loket pembelian tiket penumpang terletak didalam Gedung terminal setelah pengguna jasa membeli tiket kemudian akan dicetak oleh petugas tiket ke boarding pass penumpang.

2) Zona A2: Ruang Tunggu Penumpang

Beroperasi sebagai ruang tunggu bagi pengguna jasa yang akan menyeberang atau naik ke kapal, yang terletak di dalam gedung terminal. Dengan demikian, setelah penumpang menyelesaikan pembelian tiket, mereka dapat langsung menunggu di ruangan ini hingga kapal tiba.



Gambar 4. 33 Zona A2 (Ruang Tunggu Penumpang)

Pada Gambar 4.33 diatas ruang tunggu penumpang yang terletak di dalam Gedung terminal, digunakan pengguna jasa untuk menunggu kedatangan kapal

3) Zona A3: Pemeriksaan Tiket Penumpang

Berfungsi sebagai jalur bagi pengguna jasa yang akan memasuki kapal serta sebagai lokasi untuk pemeriksaan tiket penumpang yang akan naik ke kapal. Terletak tepat di sebelah zona A2, di zona ini terdapat petugas yang siap mengumpulkan tiket penumpang yang akan menyeberang dan mengarahkan mereka untuk melewati gangway penumpang menuju kapal.



Gambar 4. 34 Zona A3 (*Gangway* dan Pemeriksaan Tiket Penumpang)

b. Zona B

1) Zona B1: Jembatan timbang dan tollgate bagi kendaraan

Berfungsi untuk menimbang kendaraan dengan ketentuan berat maksimal 65 Ton apabila kendaraan tersebut melebih muatan / overload maka kendaraan tidak dapat menyebrang dan dialihkan ke Pelabuhan lainnya.



Gambar 4. 35 Zona B1 Toll gate jembatan timbang

2) Zona B2: Antrian kendaraan yang akan menyeberang

Zona ini berfungsi sebagai antrian kendaraan sebelum memasuki kapal (yang sudah memiliki tiket). Zona ini juga dikenal sebagai lapangan parkir siap muat, yang terbagi menjadi tiga bagian, yaitu lapangan parkir untuk kendaraan roda dua, untuk kendaraan pribadi, serta untuk kendaraan umum dan barang seperti bus dan truk bermuatan.



Gambar 4. 36 Zona B2 (Antrian Kendaraan yang akan Menyeberang)

3) Zona B3: Area muat kendaraan siap masuk ke kapal

Berfungsi sebagai jalur bagi pengguna jasa yang akan memasuki kapal serta sebagai lokasi untuk pemeriksaan tiket penumpang yang akan naik ke kapal. Terletak tepat di sebelah zona A2, di zona ini terdapat petugas yang siap mengumpulkan tiket penumpang yang akan menyeberang dan mengarahkan mereka untuk melewati gangway penumpang menuju kapal.



Gambar 4. 37 Zona B3 (Area Muat Kendaraan Siap Masuk Ke Kapal)

c. Zona C

Zona C adalah area di pelabuhan yang menjadi wilayah vital yang terbatas yang berisi fasilitas penting sehingga dilarang di masuki oleh siapapun kecuali petugas dan yang sudah mendapat izin dari petugas. Berikut adalah wilayah zona c di pelabuhan:

1) Penampungan air

Area ini adalah wilayah yang berisi bak penampungan air yang berfungsi sebagai suply air untuk akomodasi di pelabuhan dan juga meningkatkan pelayanan terhadap kapal yang sandar. Rumah genset yang berisi alat khusus darurat bila terjadi pemadaman listrik maupun kondisi khusus yang memerlukan

daya listrik tambahan di pelabuhan. Seperti pada gambar 4.38 berikut:



Gambar 4. 38 rumah genset dan bunker air

2) Tempat *Bolder*

Area dermaga merupakan area vital yang tidak sembarang orang dapat masuk ke lokasi tersebut. Di area dermaga terdapat *bolder* yang berfungsi sebagai media tempat pengikat atau menambat tali kapal yang bersandar, dan karena area ini merupakan area penting, tidak ada orang yang boleh masuk. Sehingga tidak sembarang orang boleh masuk, dan hanya petugas yang diizinkan untuk merapat.



Gambar 4. 39 Zona C Dermaga, Bolder, Catwalk dan Fender

d. Zona D

Area pelabuhan untuk perkantoran dan komersial.

1) Zona D1: Wilayah terbatas seperti gedung kantor

Berfungsi untuk aktivitas perkantoran dan lokasi untuk memasukkan data mengenai kapal, seperti informasi produksi kapal, data penjualan tiket kapal, serta tempat untuk mengurus dokumen dan sertifikat kapal, dan lain-lain.



Gambar 4. 40 Zona D1 (Perkantoran)

2) Zona D2: Area Komersil

Wilayah ini merupakan area khusus yang di peruntukan sebagai tempat komersil seperti, pertokoan, kantin dan tempat berjualan di kawasan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Menjual penumpang baik barang, makanan dan keperluan lainnya.



Gambar 4. 41 Zona D2 (Area Komersial)

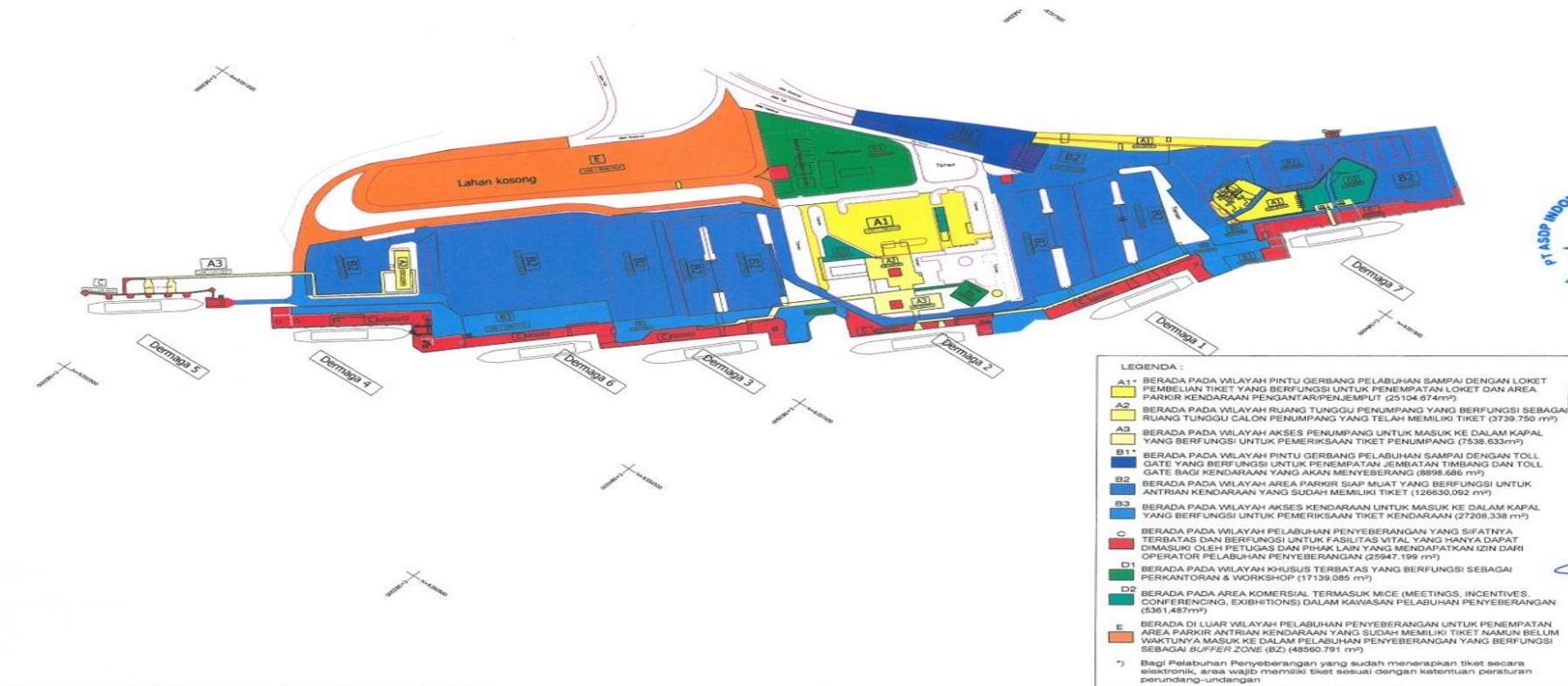
e. Zona E

Merupakan area parkir untuk antrian kendaraan yang telah memiliki tiket, namun belum saatnya untuk memasuki pelabuhan atau dermaga penyeberangan Bakauheni.



Gambar 4. 42 Gambar 4.42 Zona E (Area parkir)

Berdasarkan analisis di atas, terlihat bahwa pembagian zona wilayah di Pelabuhan Bakauheni dapat meningkatkan pelayanan bagi pengguna jasa dan mempermudah mereka dalam memahami sistem zonasi serta batas-batas sterilisasi di pelabuhan penyeberangan Bakauheni. Oleh karena itu, telah disusun layout pembagian zona wilayah pelabuhan sebagai berikut:



Gambar 4. 43 *Layout Rencana Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni*

Keterangan:

A. Zona Penumpang (Zona A)

- 1) Zona A1: Area publik yang digunakan untuk penempatan gerbang pelabuhan, lokasi parkir bagi pengantar/penjemput, serta loket tiket untuk penumpang.
- 2) Zona A2: Zona umum yang terbatas, berfungsi sebagai area tunggu bagi penumpang yang akan menyeberang (sudah memiliki tiket) serta pengguna jasa (pengantar) yang tidak menyeberang tetapi memiliki tiket retribusi untuk layanan pemeliharaan pelabuhan.
- 3) Zona A3: Zona yang dibatasi, berfungsi sebagai penghubung antara ruang tunggu dan Gangway, serta sebagai lokasi untuk pemeriksaan tiket penumpang.

B. Zona Kendaraan (Zona B)

- 1) Zona B1: Zona umum yang berfungsi untuk pintu gerbang.
- 2) Zona B2: Zona umum yang terbatas, berfungsi sebagai area parkir untuk kendaraan yang mengantari menyeberang dan telah memiliki tiket sebelum memasuki kapal.
- 3) Zona B3: Area terbatas yang digunakan sebagai tempat parkir untuk kendaraan yang siap dimuat atau siap masuk ke kapal.

C. Zona Fasilitas Vital (Zona C)

- 1) Zona C: Memiliki fungsi untuk menjaga keamanan dan keselamatan fasilitas-fasilitas penting, yang dilarang untuk dimasuki kecuali oleh petugas, antara lain: a) Rumah MB, b) Fasilitas Air Tawar, c) Ruang Mesin, d) Tempat Bolder, e) Gangway

D. Zona daerah khusus terbatas (Zona D)

- 1) Zona D: Zona terbatas yang berfungsi untuk perkantoran.
- 2) Zona D2: Zona komersial yang berfungsi untuk toko-toko dalam Kawasan Pelabuhan Penyeberangan.

E. Zona kantong parkir (Zona E)

- 1) Zona E: Area Parkir berfungsi untuk kendaraan yang telah memiliki tiket tetapi belum saatnya untuk memasuki Pelabuhan Penyeberangan.

1. Penerapan Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan

a. Pola Arus Lalu Lintas Penumpang

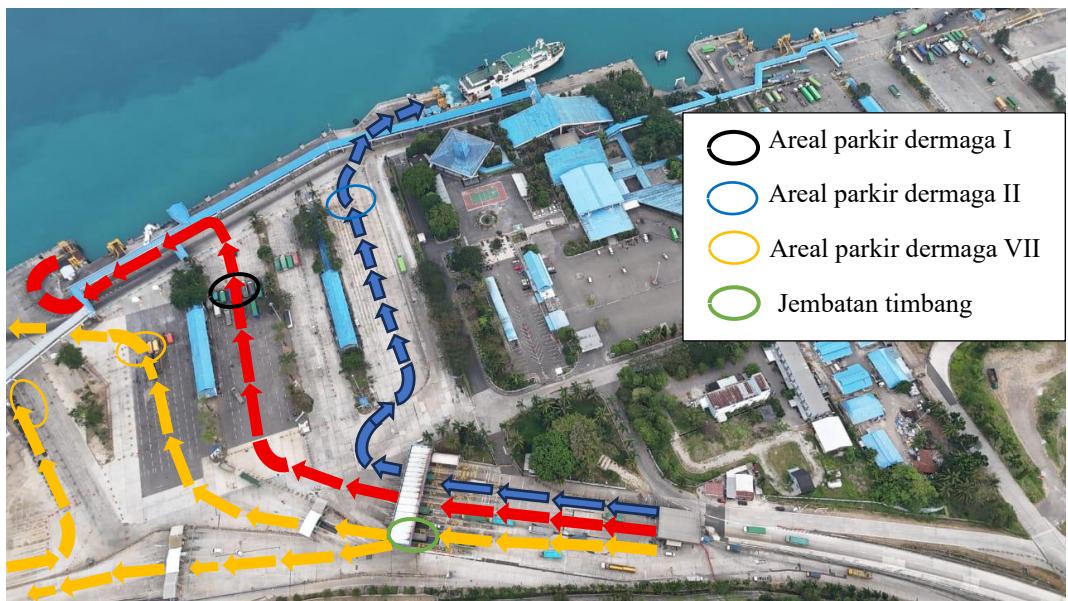


Gambar 4. 44 Pola arus penumpang naik kapal

Penumpang pejalan kaki yang akan menyeberang atau keluar dari pelabuhan, harus melewati Gangway yang telah disediakan oleh Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni, yaitu dari Gedung terminal Pelabuhan hingga tempat pos pembelian tiket penumpang. Sementara itu, untuk jalan keluar penumpang juga melewati Gangway menuju terminal penjemputan penumpang. Selanjutnya, bagi penumpang yang diantar, mereka dapat langsung berjalan menuju loket penumpang yang terletak di Gedung Terminal yang telah disediakan oleh Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni, kemudian langsung membeli tiket di pos tiket penumpang dan masuk ke dalam ruang tunggu penumpang.

Setelah dari ruang tunggu, penumpang menuju ke kapal melalui *Gangway* yang telah disediakan Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni dan langsung menuju pos pemeriksaan tiket penumpang yang akan masuk ke kapal.

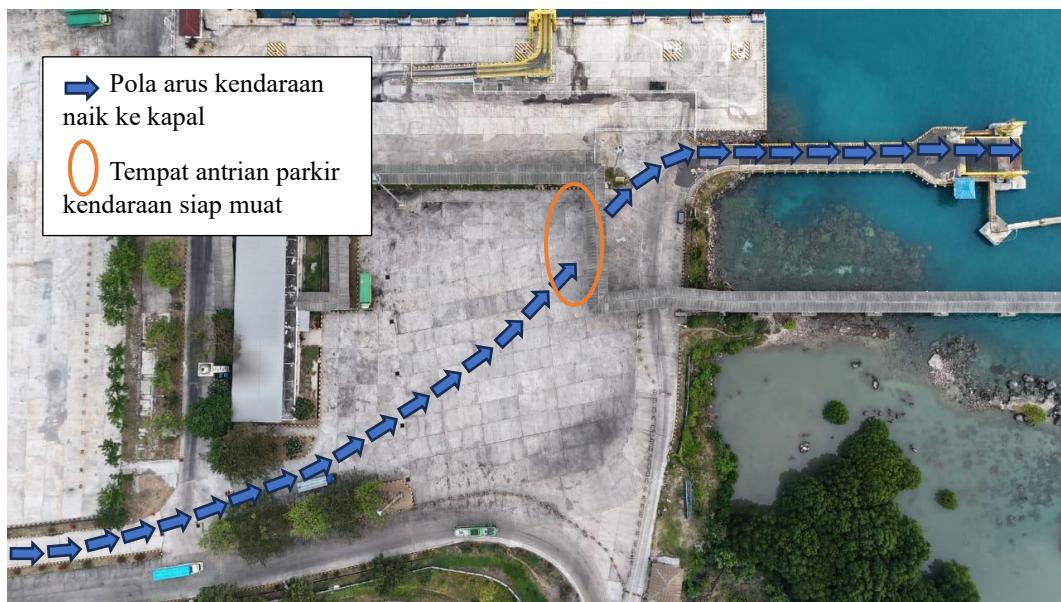
b. Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan



Gambar 4. 45 Kendaraan Di Lapangan Parkir Siap Muat

Kendaraan Gol IV A dan IV B langsung menuju pos pemeriksaan tiket kendaraan sedangkan untuk Gol IVB,VII,VII dan IX wajib ke jembatan timbang terlebih dahulu dengan tujuan agar mengetahui besar muatan yang diangkut kendaraan tersebut, diPelabuhan Bakauheni sendiri memiliki ketentuan berat maksimal 65 Ton apabila kendaraan tersebut melebihi muatan/ overload maka kendaraan tidak dapat menyebrang dan dialihkan ke Pelabuhan lainnya. Kendaraan yang sudah memiliki tiket, segera diarahkan ke Zona B2, yaitu area parkir yang siap untuk memuat sebelum menuju kapal.

Pada saat waktu pemuatan telah tiba maka petugas akan mengumukan waktu pelayanan dermaga telah siap dengan menggunakan pengeras suara,kemudian sebelum masuk ke kapal pengemudi menyiapkan Tiket A dan menuju tempat boarding pas tiket lalu setelah itu maka kendaraan diperbolehkan masuk ke kapal melewati *Catwalk* Dermaga Pelabuhan.



Gambar 4. 46 Antrian Kendaraan Masuk Kapal (Zona B3)



Gambar 4. 47 Pola Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Naik Ke Kapal

Keterangan Gambar naik ke kapal

1) Penumpang

- Seluruh penumpang serta pengantar atau penjemput harus masuk melalui pintu masuk arah Gedung terminal lalu menurunkan penumpang di tempat parkir kendaraan pengantar/penjemput,kemudian penumpang menuju pos tiket penumpang yang terletak didalam Gedung terminal Sementara itu,

kendaraan yang melakukan pengantaran dapat memarkirkan kendaraannya di area parkir untuk pengantar dan penjemput (Zona A1).

- b) Pengguna jasa yang sudah diperiksa tiketnya oleh petugas dapat menunggu diruang tunggu (Zona A2).
 - c) Penumpang menuju kapal melewati *Gangway* yang telah disediakan oleh Pelabuhan Bakauheni, kemudian penumpang menuju ke tempat pos pemeriksaan tiket (Zona A3).
 - d) Penumpang memasuki kapal melewati pintu ramp atas dan mengikuti instruksi petugas operasional lapangan (Zona C).
- 2) Kendaraan
- a) Semua jenis kendaraan masuk melalui gerbang utama dan menuju ke toll gate untuk melakukan pemeriksaan kelengkapan data diri, pemeriksaan ini dilakukan di pos tiket kendaraan (Zona B1).
 - b) Kendaraan Gol IVB, VII, VII dan IX wajib ke jembatan timbang terlebih dahulu dengan tujuan agar mengetahui besar muatan yang diangkut kendaraan tersebut (Zona B1)
 - c) Setelah melakukan pemeriksaan tiket, kemudian kendaraan menuju lapangan siap muat parkir (Zona B2).
 - d) Kendaraan Gol IVB, VII, VII dan IX masuk ke lapangan parkir siap muat sesuai dengan instruksi petugas operasional lapangan dan operasional kapal (Zona B3)
 - e) Kendaraan sebelum masuk ke kapal akan dilakukan Boarding pass tiket terlebih dahulu setelah maka kendaraan masuk ke kapal melalui *Movable bridge* Dan ramp Dermaga sesuai dengan arahan petugas operasional lapangan (Zona C)



Gambar 4. 48 Pola Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Turun dari Kapal

Keterangan gambar turun dari kapal:

- 1) Penumpang
 - a) Penungguna jasa yang turun dari kapal melewati jalur khusus Penumpang (*Gangway*) kemudian menuju ruang tunggu penumpang (Zona A3).
 - b) Setelah sampai diruang tunggu Penumpang (Zona A2), lalu penumpang menuju jalur lapangan siap parkir penjemputan.
 - c) Penumpang keluar dari lapangan siap parkir penjemputan melalui traffic 3 kemudian checkout di tollgate keluar Pelabuhan (Zona A1).
- 2) Kendaraan
 - a) Semua jenis kendaraan keluar melalui *Movable bridge* dan pintu ramp dermaga (Zona C).
 - b) Kemudian kendaraan langsung menuju pintu keluar Pelabuhan dan untuk belok kanan melewati lintas timur sedangkan untuk belok kiri untuk memasuki pintu Toll.
 - c. Analisa Penambahan Peralatan Pendukung Sistem Zona
Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni perlu adanya perlatan pendukung sistem zona dan kurangnya petugas pelayaran untuk mendukung tertib dan terurnya kendaraan, Perlu adanya rambu

untuk memberikan peringatan, perintah, larangan dan petunjuk bagi pengguna jasa dan penambahan petugas pelayaran agar tidak sering nya terjadi kendaraan labas karna dipelabuhan bakauheni sendiri kerap terjadi kendaraan labas contohnya di dermaga regular , kendaaran tersebut terparkir dikantong dermaga regular kemudian pas kapal tiba mereka masuk ke dermaga eksekutif maka dengan ini perlu adanya penambahan petugas pelayaran agar tidak terulang Kembali kejadian tersebut, Rambu dan peralatan jalan yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

- 1) Rambu maksimal kecepatan turun tol 1 buah
- 2) Petunjuk Zona A2 dibutuhkan 3 buah
- 3) Petunjuk Zona A3 dibutuhkan 2 buah
- 4) Barrier pembatas jalan 2 buah

Pada data di atas telah dijelaskan tentang jenis rambu yang akan dipasang di zona wilayah yang telah direncanakan. Berikut adalah gambaran penempatan rambu-rambu tersebut dalam sebuah layout pelabuhan:



Gambar 4. 49 *Layout Penempatan Rambu yang Direncanakan*

Setelah penempatan rambu sebagai alat pendukung zonasi selesai, ada rencana untuk menempatkan Traffic Block atau Barrier

yang terbuat dari plastik agar petugas lebih mudah bergerak ke tempat lain. Barrier jalan yang direncanakan membatasi jalan dengan warna oranye terang dan memiliki lubang di mana bisa mengisi bahan berat seperti air dan pasir agar tidak mudah bergerak dan penempatan rambu maksimal kendaraan pada saat memasuki *toll gate*.

2. Perbandingan fasilitas di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni

Tabel 4. 8 Gap/kesenjangan Perbandingan Fasilitas Kondisi Saat Ini dan yang direncanakan

No	Kondisi saat ini	Kondisi yang direncanakan
1.	Masih belum terdapat beberapa pemasangan petunjuk Zona A2	Usulan pemasangan petunjuk Zona A2 dalam ruang tunggu pengguna jasa agar mempermudah akses pengguna jasa dan petugas .
2.	Masih belum terdapat beberapa pemasangan petunjuk Zona A3	Usulan pemasangan petunjuk Zona A3 di <i>Gangway</i> agar mempermudah akses pengguna jasa dan petugas.
3.	Belom adanya rambu petunjuk kecepatan maksimal turun toll pada saat masuk <i>toll gate</i> pelabuhan	Usulan pemasangan rambu petunjuk kecepatan maksimal turun toll agar pengemudi kendaraan dapat mengurangi kecepatan kendaranya dan Ketika adanya kejadian rem blong kendaraan tersebut dapat langsung masuk ke jalur rem blong

Berdasarkan Tabel diatas, terlihat jelas perbedaan antara kondisi saat ini dengan kondisi yang direncanakan dari beberapa aspek seperti belum tersedia rambu pembatas kecepatan maksimal saat memasuki *toll gate* sehingga membahayakan pihak lain yang ada di area sekitar *toll gate*.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan sistem zonasi wilayah di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 mengenai Zonasi di Kawasan Pelabuhan. Namun, terdapat beberapa zonasi yang belum memenuhi ketentuan tersebut, seperti belum adanya petunjuk Zona A2 yang seharusnya dipasang di area ruang tunggu untuk calon penumpang, serta petunjuk Zona A3 yang merupakan zona terbatas yang berfungsi sebagai penghubung antara ruang tunggu dan Gangway, serta sebagai lokasi pemeriksaan tiket penumpang. Selain itu, belum ada rambu pembatas kecepatan maksimal saat memasuki gerbang tol, yang dapat membahayakan pihak lain yang berada di area gerbang tol.
2. Pengaturan sistem zonasi wilayah di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 mengenai Zonasi di Kawasan Pelabuhan. Namun, terdapat beberapa zonasi yang belum memenuhi ketentuan tersebut, seperti belum adanya petunjuk Zona A2 yang seharusnya dipasang di area ruang tunggu untuk calon penumpang, serta petunjuk Zona A3 yang merupakan zona terbatas yang berfungsi sebagai penghubung antara ruang tunggu dan Gangway, serta sebagai lokasi pemeriksaan tiket penumpang. Selain itu, belum ada rambu pembatas kecepatan maksimal saat memasuki gerbang tol, yang dapat membahayakan pihak lain yang berada di area gerbang tol.

B. Saran

1. Di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, perlu ditetapkan zona wilayah untuk penumpang dan kendaraan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 mengenai Zonasi di Kawasan. Pelabuhan seperti pemasangan petunjuk Zona A2 dan A3 agar bertujuan untuk menciptakan ketertiban, keamanan, dan kelancaran arus penumpang di Pelabuhan, dan pemasangan rambu pembatas kecepatan maksimal saat

memasuki *toll gate* sehingga membahayakan pihak lain yang ada di area *toll gate*.

2. Untuk memperlancar manajemen lalu lintas penumpang dan kendaraan diperlukannya beberapa fasilitas penunjang seperti berikut:
 - b. Perlu menepatkan barier pembatas jalan antar kendaraan dengan dermaga regular dan eksekutif.
 - c. Perlu dijadwalkan operasi rutin dan patroli keliling area sekitar Pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- AbuBakar, I. D. (2013). *Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar, Jilid 1.* Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Indonesia, K. P. (2014). *Rambu Lalu Lintas, No PM 13* . Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Indonesia, K. P. (2023). *Penetapan Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, No KP 611 Tahun 2023.* Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Indonesia, M. P. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.* Jakarta.
- Indonesia, P. r. (2008). *Undang no 17 tentang Pelayaran* . Jakarta.
- Laut, S. K. (2010). *Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan,*. Jakarta.
- Muslichah Erma Widiani dan Ec, 2. (2020). *Buku Ajar Pengantar Manajemen.* Jawa Tengah: CV. Pena Persada.
- Nurcahyo, A. (2024). *Pengertian Sistem Zonasi.*
- Saputro, P. (2021). *Pengertian Analisis adalah proses penguraian data pahami metode metode nya* . Plus.kapanlagi.com.
- Sugiyono. ((2018)). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* Malang: Penerbit Alfabeta.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* Jakarta: indonesia: Alfabeta. .
- Suryabrata, S. (2008). *Metodologi Penelitian.* Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Yusanto, Y. (2019,April). Ragam Pendekatan Penelitian Kualitatif. journal of scientific communication.

Lampiran

Lampiran 1 Formulir Survey data produktivitas penumpang dan kendaraan selama 15 hari

Lampiran 2 Lembar Observasi Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni selama Posko Angkutan Lebaran 2025

Lampiran 3 Rencana Skenario waktu kedatangan dan keberangkatan kapal harian di dermaga Pelabuhan pada jam tertentu

**POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG PROGRAM STUDI DIII-MTPD
ANGKATAN XXXIII**

**FORMULIR PRODUKTIVITAS KENDARAAN DAN PENUMPANG
SELAMA 31 HARI (TIGA PULUH SATU HARI)**

Surveyor:

Dermaga:

Tanggal	Kapal	Penumpang		Gol	Gol							
		L	W	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
25 April 2025												
26 April 2025												
27 April 2025												
28 April 2025												
29 April 2025												
30 April 2025												
01 Mei 2025												
02 Mei 2025												
03 Mei 2025												
04 Mei 2025												
05 Mei 2025												
06 Mei 2025												
07 Mei 2025												
08 Mei 2025												
09 Mei 2025												

No	Waktu	Hasil Observasi
1	Tanggal 25 Maret 2025 Jam 10.00 - 12.00	Terdapat mobil salah naik kapal pada saat kapal tiba berada di area parkir dermaga I dan dermaga VII
2	Tanggal 26 Maret 2025 Jam 13.30 – 17.00	Terdapat orang yang tidak berkepentingan memasuki area <i>gangway</i> dermaga pada saat bongkar muat kapal
3	Tanggal 28 Maret 2025 Jam 09.30 – 14.00	Terdapat Rambu petunjuk zona A2 yang belum terpasang di area ruang tunggu penumpang
4	Tanggal 29 Maret 2025 Jam 10.30 – 15.00	Terdapat Rambu petunjuk zona A3 yang belum terpasang di area <i>gangway</i> penumpang
5	Tanggal 4 April 2025 Jam 08.35 – 13.25	Kemacetan kendaraan diluar Pelabuhan pada saat arus mudik lebaran karena keterbatasan kapasitas lahan parkir dan jalur masuk
6	Tanggal 05 April 2025 Jam 22.00 – 01.00	Terjadinya crossing kendaraan pada saat bongkar muat kendaraan
7	Tanggal 08 April 2025 Jam 08.00 – 12.00	Terdapat mobil truck yang terparkir dibahu jalan keluar

**RENCANA SKENARIO WAKTU KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL
HARIAN DI DERMAGA PELABUHAN PADA JAM TERTENTU**

		JADWAL WAKTU KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL PENYEBERANGAN HARIAN																					
		DI PELABUHAN : HARI/TGL/BLN/THN : / /										KEBERANGKATAN											
J a m		KEDATANGAN										KEBERANGKATAN										J a m	
		Dermaga			Plengsengan			Ponton			Dermaga			Plengsengan			Ponton						
		1	2	3	4	5	n	1	2	3	n	1	2	3	n	1	2	3	n	1	2	3	n
J	a	N	a	m	a	K	a	p	a		N	a	m	a	K	a	p	a		J	a	m	
00.00																							00.00
00.30																							00.30
01.00		■																					01.00
01.30			■																				01.30
02.00				■																			02.00
02.30					■																		02.30
03.00						■																	03.00
03.30							■																03.30
-																							-
-																							-
-																							-
Dst.																							Dst.