

SKRIPSI

**EVALUASI KINERJA FASILITAS TERMINAL PENUMPANG DAN
AREA PARKIR PELABUHAN PASSARANG KABUPATEN MAJENE**

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Mencapai Derajat Sarjana S1
Pada Program Studi Teknik Sipil



Disusun Oleh :

ISMAWATI

D01 19 010

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS SULAWESI BARAT
MAJENE
2023**

ABSTRAK

Evaluasi Kinerja Fasilitas Terminal Penumpang Dan Area Parkir Pelabuhan Passarang Kabupaten Majene

Ismawati, Akbar Indrawan Saudi,S.T.,M.T¹, Ir. Natser Istiqlal Chalid,M.Si²

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sulawesi Barat

Ismaw6336@gmail.com

Pelabuhan Passarang merupakan salah satu pelabuhan penyeberangan yang terletak di Kabupaten Majene, Provinsi Sulawesi Barat yang melayani penyeberangan menuju Kabupaten Kota Baru Provinsi Kalimantan Selatan. Penyeberangan dilayani oleh 1 kapal yaitu berupa Kapal Tol Laut yang dinamai KM Sabuk Nusantara 93. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kebutuhan fasilitas terminal penumpang dan area parkir kendaraan antar/jemput penumpang pada kondisi eksisting, serta peramalan peningkatan penumpang ditahun rencana jangka pendek yakni 5 (lima) tahun kedepan (2023 – 2027) dan analisis kebutuhan serta kinerja fasilitas terminal penumpang dan area parkir kendaraan antar/jemput penumpang pada tahun rencana. Hasil dari penelitian menggunakan data rata – rata jumlah penumpang di Pelabuhan Passarang 5 Tahun terakhir yaitu tahun 2018 – 2022. Dengan menggunakan metode *compounding factor* dalam peramalan peningkatan penumpang dan analisis kondisi fasilitas daratan berdasarkan Standar PM Nomor 40 Tahun 2022. Hasil analisis diperoleh luas total gedung terminal pada kondisi ideal saat ini sebesar 344,92 m², Jumlah kursi kondisi ideal diperoleh sebanyak 161 kursi dan luas area parkir kendaraan antar/jemput penumpang diperoleh 493 m². Untuk peramalan peningkatan penumpang mengalami peningkatan pada tahun 2022 yang berjumlah 7.732 penumpang setelah dilakukan peramalan diperoleh jumlah penumpang 5 (lima) tahun kedepan di Tahun 2027 adalah 83.326 penumpang. Hasil analisis kondisi fasilitas terminal penumpang di tahun rencana diperoleh luasan sebesar 595,78 m² dan fasilitas area parkir kendaraan antar/jemput penumpang diperoleh 850,62 m².

Kata Kunci : Kapal, Terminal, Penumpang, Parkir, Fasilitas

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelabuhan, menurut UUD-UUD PM Nomor 39 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan lautan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan penguasaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Setiap pelabuhan wajib memiliki serta menyediakan fasilitas di darat yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Fasilitas pokok diantaranya gedung terminal, penimbang kendaraan bermuatan, jalan penumpang keluar/masuk (*gangway*), bunker, instalasi air, listrik dan telekomunikasi. Fasilitas penunjang diantaranya kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhan, tempat penampungan limbah, fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan, areal pengembangan pelabuhan dan fasilitas umum lainnya (Abubakar,2010). Demi menunjang kelancaran dalam berjalannya fungsi fasilitas pelabuhan, maka dibutuhkan fasilitas yang lengkap dan memadai sesuai dengan Standar PM 40 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai Dan Danau bahwa : Kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.

Dalam upaya peningkatan pelayanan pada pelabuhan penyeberangan diperlukan fasilitas pelabuhan yang memadai agar tercipta keamanan, kenyamanan, keselamatan dan ketertiban bagi pengguna jasa. Seperti fasilitas daratan yaitu Terminal Penumpang dan area parkir pelabuhan, kurangnya fasilitas

yang memadai dan kondisi yang belum ideal mengakibatkan ketidaknyamanan dalam penggunaan jasa penyeberangan sehingga perlu dilakukan peningkatan dalam penataan dan pengadaan fasilitas tersebut.

Sebelumnya telah dilakukan penelitian di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara, dimana dalam penelitian tersebut menganalisis kinerja fasilitas darat dalam kondisi ideal menurut Standar KM 52 Tahun 2004 untuk menunjang kelancaran, ketertiban dan keamanan serta kenyamanan penumpang dalam menggunakan jasa penyeberangan. Terutama ruang tunggu, area parkir dan penerapan zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara. Kemudian dihasilkan fasilitas ruang tunggu yang masih terdapat kekurangan seluas 45,88 m². Jumlah kursi pada kondisi saat ini sejumlah 40 kursi dimana jumlah ideal yang dibutuhkan sejumlah 306 kursi sehingga masih banyak penumpang yang tidak mendapatkan kesempatan untuk duduk sehingga mengurangi kenyamanan penumpang. Luas area parkir kendaraan kondisi saat ini belum dapat menampung kendaraan dari pengunjung Pelabuhan Penyeberangan Pelabuhan Kartini Jepara.

Kabupaten Majene memiliki pelabuhan penyeberangan yang menunjang pergerakan masyarakat untuk melakukan penyeberangan dari Kabupaten Majene menuju Kotan Baru di Kalimantan Selatan, pelabuhan ini terletak di Jalan Ahmad Yani, lingkungan Passarang, Kelurahan Totoli, Kecamatan Banggae, Kabupaten Majene. Pelabuhan Passarang juga digunakan untuk menopang kehidupan masyarakat sekitar yang sebagian besar berprofesi sebagai nelayan. Pelabuhan Passarang melayani penyeberangan serta angkutan dari Kabupaten Majene menuju Kota Baru Kalimantan Selatan menggunakan 1 (satu) jenis kapal yaitu kapal Tol Laut yang dinamai KM Sabuk Nusantara 93.

Pada penelitian yang akan dilakukan menganalisis kinerja fasilitas Terminal Penumpang dan Area Parkir Pelabuhan Passarang. Dalam penelitian nantinya akan menggunakan Standar PM 40 Tahun 2022 dalam menentukan kondisi ideal untuk terminal penumpang dan area parkir Pelabuhan Passarang demi menunjang kelancaran dan kenyamanan penumpang. Penelitian ini akan dilakukan di Pelabuhan Passarang Kabupaten Majene, Seiring dengan Pertambahan pergerakan penumpang dari Pelabuhan Passarang dan menuju

Pelabuhan Passarang, maka untuk mengantisipasi perkembangan yang terjadi khususnya pada tingkat penggunaan fasilitas di Pelabuhan yang dapat menimbulkan permasalahan jika fasilitas yang disediakan kurang dalam hal kenyamanan penumpang. Tujuan dari analisa dan evaluasi pelayanan pelabuhan melalui penataan fasilitas di Pelabuhan Passarang adalah untuk meningkatkan pelayanan yang memadai, yang diharapkan dapat melayani penumpang agar lebih nyaman dalam melakukan aktivitas.

Berdasarkan uraian diatas , maka penulis mengangkat judul “ **EVALUASI KINERJA FASILITAS TERMINAL PENUMPANG DAN AREA PARKIR PELABUHAN PASSARANG KABUPATEN MAJENE**”.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun perumusan masalah dalam penelitian ini ialah sebagai berikut :

1. Apakah fasilitas pelabuhan Passarang Kabupaten Majene telah sesuai dengan Standar PM 40 Tahun 2022 Tentang penyelenggaraan Pelabuhan Sungai dan Danau?
2. Berapa jumlah penumpang di Pelabuhan Passarang untuk 5 (lima) tahun kedepan?
3. Bagaimana kebutuhan serta kinerja fasilitas terminal penumpang dan area parkir Di Pelabuhan Passarang pada tahun rencana?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan penelitian ini antara lain :

1. Untuk mengetahui Apakah fasilitas pelabuhan Passarang Kabupaten Majene telah sesuai dengan Standar PM 40 Tahun 2022 Tentang penyelenggaraan Pelabuhan Sungai dan Danau.
2. Untuk mengetahui jumlah peningkatan penumpang pada 5 (lima) tahun kedepan di Pelabuhan Passarang.
3. Untuk mengetahui kebutuhan dan kinerja fasilitas terminal penumpang dan area parkir Di Pelabuhan Passarang pada tahun rencana.

1.4 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Daerah studi penelitian adalah Pelabuhan Passarang Kabupaten Majene.
2. Dalam penelitian ini hanya membahas kebutuhan fasilitas terminal penumpang dan area parkir pelabuhan berdasarkan standar PM 40 Tahun 2022.
3. Penelitian ini hanya membahas mengenai analisis fasilitas Terminal penumpang dan area parkir yang ada pada Pelabuhan Passarang, Kemudian membandingkan peningkatan fasilitas pada kondisi saat ini, kondisi ideal dan kondisi mendatang.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan penelitian ini adalah :

1. Dapat menjadi acuan bagi peneliti selanjutnya dalam melakukan penelitian dengan mengangkat masalah yang sama pada lokasi dan waktu yang berbeda.
2. Dapat dijadikan penulis sebagai implementasi dari hasil pembelajaran didapatkan selama masa perkuliahan yang dapat berupa teori.
3. Dapat menjadi sumber informasi untuk selanjutnya sebagai pedoman dalam hal-hal tertentu kedepannya.

1.6 Sistematika Penulisan

Proposal penelitian ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini berisi tentang teori-teori yang berhubungan dengan pembahasan penelitian yang menjadi landasan berfikir juga dasar penyusunan penelitian. Teori-teori tersebut diperoleh dari jurnal-jurnal referensi serta sumber informasi lain yang terkait dengan pembahasan penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi mengenai informasi-informasi yang dibutuhkan dalam melakukan pengolahan data untuk menghasilkan hasil yang sesuai tujuan penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi data – data yang telah diperoleh baik secara primer maupun sekunder untuk diolah kemudian dianalisis lalu di buat pembahasan dari hasil analisis nya.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi kesimpulan dari hasil analisis data, temuan dan bukti yang disajikan sebelumnya yang menjadi dasar untuk menyusun suatu saran sebagai suatu usulan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi (Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2022).

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Sabirin (1989) menyatakan bahwa Pelabuhan (port) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam kurun waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api, jalan raya atau saluran pelayaran darat. Fungsi pokok pelabuhan yaitu sebagai tempat perpindahan barang dan penumpang. Dalam arti yang lebih luas pelabuhan berfungsi sebagai:

- a. *Interface*, pelabuhan menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa untuk perpindahan dari kapal ke angkutan darat dan sebaliknya, dan atau perindahan dari kapal ke kapal lainnya.

- b. *Link*, pelabuhan sebagai salah satu mata rantai dalam proses transportasi mulai dari asal sampai tujuan. Dalam fungsinya sebagai link tersebut pelabuhan sering dipandang sebagai mata rantai yang lemah.
- c. *Gateway*, pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang dari suatu negara atau daerah konsep ini dilatarbelakangi oleh pendekatan aturan dan prosedur yang harus diikuti oleh setiap kapal jika menyinggahi pelabuhan terutama kapal-kapal asing.
- d. *Industry Entity*, dengan berkembangnya perdagangan, pelayaran, dan teknologi penanganan barang maka berkembang pula pengguna jasa pelabuhan, sehingga fungsi pelabuhan tidak hanya sekedar *gateway* yang bersifat statis tetapi industri entity yang bersifat dinamis. Dikatakan demikian karena pelabuhan dapat memiliki bagian industrial estate/zona lengkap dengan jaringan dan jasa transportasinya. Dalam fungsi ini pelabuhan dapat mendorong pertumbuhan perdagangan, transportasi, pelayaran dan industri sendiri.

Pelabuhan (port) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan (Triatmodjo 2010). Pelabuhan itu sendiri dapat dibagi menjadi beberapa macam, diantaranya adalah :

- a. Ditinjau dari sisi penyelenggaraannya
 - 1) Pelabuhan Umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan umum dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan dengan maksud tertentu.
 - 2) Pelabuhan Khusus, yaitu diselenggarakan untuk kepentingan pribadi guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin

pemerintah. Pelabuhan khusus dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta, yang berfungsi untuk prasarana pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut.

- b. Ditinjau dari sisi penggunaannya
- 1) Pelabuhan Minyak, yaitu pelabuhan yang menangani aktivitas pasokan minyak. Letak pelabuhan ini biasanya jauh dari keperluan umum sebagai salah satu faktor keamanan. Pelabuhan ini juga biasanya tidak memerlukan dermaga/pangkalan yang harus dapat menampung muatan vertikal yang besar, karena cukup dengan membuat jembatan perancah atau tambatan yang lebih menjorok ke laut serta dilengkapi dengan pipa-pipa penyalur yang diletakkan persis di bawah jembatan, terkecuali pada pipa yang berada di dekat kapal harus diletakkan di atas jembatan guna memudahkan penyambungan pipa menuju kapal. Pelabuhan ini juga dilengkapi dengan penambat tambahan untuk mencegah kapal bergerak pada saat penyaluran minyak.
 - 2) Pelabuhan Ikan, yaitu lebih difungsikan untuk mengakomodasi para nelayan. Biasanya pelabuhan ini dilengkapi dengan pasa lelang, alat pengawet, persediaan bahan bakar, hingga tempat yang cukup luas untuk perawatan alat penangkap ikan. Pelabuhan ini tidak membutuhkan perairan yang dalam, karena kapal penambat yang digunakan oleh para nelayan tidaklah besar.
 - 3) Pelabuhan Barang, yaitu pelabuhan ini mempunyai dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas untuk bongkar muat barang, seperti:
 - a) Dermaga harus panjang dan mampu menampung seluruh panjang kapal sekurang-kurangnya 80% dari panjang kapal. Hal ini disebabkan oleh proses bongkar muat barang melalui bagian depan maupun belakang kapal dan juga di bagian tengah kapal;
 - b) Pelabuhan barang harus memiliki halaman dermaga yang cukup lebar, untuk keperluan bongkar muat barang, yang berfungsi untuk mempersiapkan barang yang akan dimuat di kapal, maupun barang yang akan di bongkar dari kapal dengan menggunakan kran;

- c) Mempunyai duang transito dan lapangan penumpukan terbuka serta gudang penyimpanan;
- d) Tersedia jalan raya dan/atau jalan kereta api untuk pengangkutan barang dari pelabuhan ke tempat tujuan dan sebaliknya;
- e) Peralatan bongkar muat untuk membongkar muatan dari kapal ke dermaga dan sebaliknya serta untuk mengangkut barang ke gudang dan lapangan penumpukan.

Bentuk halaman dermaga ini beranekaragam tergantung pada jenis muatan yang ada, seperti:

- a) Barang-barang potongan (general cargo), yaitu barang yang dikirim dalam bentuk satuan seperti mobil, truk, mesin, serta barang yang dibungkus dalam peti, karung, drum dan lain sebagainya;
 - b) Muatan lepas (bulk cargo), yaitu barang yang dimuat tanpa pembungkus, seperti batu bara, biji besi, minyak dan lain sebagainya;
 - c) Peti kemas (container), yaitu peti yang ukurannya telah distandarisasi dan teratur yang berfungsi sebagai pembungkus barang-barang yang dikirim;
- 4) Pelabuhan Penumpang, yaitu seperti halnya pelabuhan barang, pelabuhan penumpang juga melayani bongkar muat barang, namun pada pelabuhan penumpang, barang yang dibongkar cenderung lebih sedikit. Pelabuhan penumpang, lebih melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang bepergian, oleh karena itu daerah belakang dermaga lebih difungsikan sebagai stasiun/terminal penumpang yang dilengkapi dengan kantor imigrasi, keamanan, direksi pelabuhan, maskapai pelayaran dan lain sebagainya.
- 5) Pelabuhan Militer, yaitu pelabuhan yang memiliki daerah perairan yang cukup luas untuk memungkinkan gerakan cepat kapal-kapal perang dan letak tempat bongkar muat yang terpisah. Konstruksi tambatan maupun dermaga sama dengan pelabuhan barang, hanya saja situasi dan perlengkapannya berbeda. Pada pelabuhan barang letak/kegunaan bangunan harus seefisien mungkin, sedangkan pada pelabuhan militer

bangunan-bangunan pelabuhan harus dipisah yang letaknya agak berjauhan.

2.1.1. Klasifikasi Kelas pelabuhan penyeberangan

Untuk kepentingan penyelenggaraan pelabuhan sungai dan danau dalam penyeberangan ditetapkan klasifikasi pelabuhan. Adapun klasifikasi pelabuhan ditetapkan dengan memperhatikan :

- Fasilitas pelabuhan yang terdiri dari fasilitas pokok dan fasilitas penunjang
- Volume operasional pelabuhan
- Peran dan fungsi pelabuhan

Klasifikasi Pelabuhan Penyeberangan dibagi dalam 3 (tiga) kelas, yaitu:

1. Pelabuhan Penyeberangan Kelas I
2. Pelabuhan Penyeberangan Kelas II
3. Pelabuhan Penyeberangan Kelas III.

Penetapan Pelabuhan Penyeberangan Kelas I, sebagai berikut :

- a. Volume angkutan : penumpang > 2000 orang/hari dan kendaraan > 500 unit/hari
- b. Frekuensi > 12 trip / hari
- c. Dermaga > 1000 GRT
- d. Waktu operasi > 12 jam / hari
- e. Fasilitas pokok sekurang-kurangnya meliputi :
 - 1) Kolam pelabuhan
 - 2) Fasilitas sandar kapal
 - 3) Fasilitas penimbang muatan
 - 4) Terminal penumpang
 - 5) Akses penumpang dan barang ke dermaga
 - 6) Perkantoran untuk kegiatan perkantoran pemerintah dan pelayanan jasa
 - 7) Fasilitas penyimpanan bahan bakar (bunker)
 - 8) Instalasi air, listrik dan komunikasi
 - 9) Akses jalan dan/atau rel kereta api
 - 10) Fasilitas pemadam kebakaran
 - 11) Tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal.

Penetapan Pelabuhan Penyeberangan Kelas II , Sebagai berikut :

- a. Volume angkutan : penumpang : 1000 – 2000 orang/hari dan kendaraan : 250-500 unit/hari
- b. Frekuensi 6 – 12 trip/hari
- c. Dermaga 500 1000 GRT
- d. Waktu operasi 6 – 12 jam/hari
- e. Fasilitas pokok sekurang-kurangnya meliputi :
 - 1) Perairan tempat labuh termasuk alur pelayaran
 - 2) Kolam pelabuhan
 - 3) Fasilitas sandar kapal
 - 4) Fasilitas penimbang muatan
 - 5) Terminal penumpang
 - 6) Akses penumpang dan barang ke dermaga
 - 7) Perkantoran untuk kegiatan perkantoran pemerintahan dan pelayanan jasa
 - 8) Fasilitas penyimpanan bahan bakar (bunker)

Penetapan Pelabuhan Penyeberangan Kelas III, sebagai berikut :

- a. Volume angkutan : penumpang < 1000 orang/hari; dan kendaraan < 250 unit/hari
- b. Frekuensi < 6 trip/hari
- c. Dermaga < 500 GRT
- d. Waktu operasi < 6 jam/hari
- e. Fasilitas pokok sekurang – kurangnya meliputi :
 - 1) Perairan tempat labuh termasuk alur pelayaran
 - 2) Kolam pelabuhan
 - 3) Fasilitas sandar kapal
 - 4) Asilitas penimbang muatan
 - 5) Terminal
 - 6) Perkantoran untuk kegiatan perkantoran pemerintahan dan pelayanan jasa.

2.1.2 Pelabuhan Laut

Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai (Kenasin 2010).

2.1.3 Kepelabuhan

Kepelabuhan adalah meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan atau antarmoda transportasi serta mendorong perekonomian nasional dan daerah (Kenasi 2010).

Dalam Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai Dan Danau Pasal 1 butir 1 menjelaskan bahwa “Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

2.2 Fasilitas Pelabuhan

Sebagai wilayah yang terdiri atas daratan dan perairan disekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, aktivitas naik dan turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Fasilitas pelabuhan terbagi atas fasilitas pelabuhan utama dan fasilitas pelabuhan daratan sebagai berikut :

2.2.1. Fasilitas Utama

Adapun fasilitas utama pada sebuah pelabuhan terdiri dari :

- a. Alur Pelayaran, secara definisi merupakan area lintasan kapal yang akan masuk dan keluar kolam pelabuhan. Besaran kedalaman alur

kapal pesiar biasanya ditentukan berdasarkan formula : 1,1 draft kapal penuh + 1 m, sedangkan untuk lebarnya bisa diestimasi satu jalur minimal 4,8 lebar kapal sedangkan bila dua jalur minimal 7,6 lebar kapal.

- b. Kolam Pelayaran merupakan tempat dimana kapal dapat labuh dengan aman untuk barang bongkar muat dengan kedalaman aman sekitar 1,1 draft kapal penuh.
- c. Penahan Gelombang dikatakan demikian dikarenakan penahan gelombang merupakan bangunan yang digunakan untuk melindungi daerah perairan dari gangguan gelombang, umumnya bertipe miring, tegak (*kaison*) dan campuran.
- d. Penahan Tambahan merupakan salah satu fasilitas yang berfungsi untuk mengikat kapal waktu labuh agar tidak terjadi pergeseran yang disebabkan oleh gelombang, arus dan angin, tidak terjadi pergeseran posisi di kolam pelabuhan atau memutarnya kapal.

2.2.2 Fasilitas Pelabuhan Daratan

Adapun fasilitas pelabuhan yang berada di daratan antara lain :

- a. Dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang.
- b. Gudang ialah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk fasilitas penumpukan dan penyimpanan dengan kondisi tertutup dengan lokasi jauh ke sisi darat.
- c. Lapangan penumpukan merupakan suatu bangunan atau tempat yang luas dan terletak didekat dermaga yang digunakan untuk meletakkan atau menyimpan barang-barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal. Fasilitas penumpukan dan penyimpanan dengan kondisi terbuka dengan lokasi jauh ke sisi darat.
- d. Jalan (*gagway*) ialah suatu lintasan yang dapat dilalui oleh kendaraan maupun pejalan kaki yang menghubungkan suatu tempat ke tempat

lain. Untuk melancarkan kegiatan perpindahan kendaraan, kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan maka jalan harus disusun dengan konstruksi tertentu sehingga dapat menahan beban dan kecepatan kendaraan yang direncanakan.

- e. Terminal adalah suatu tempat untuk menampung kegiatan yang berhubungan dengan transportasi. Sebagai tempat kegiatan pelayanan bongkar/muat barang atau petikemas dan kegiatan naik/turun penumpang di pelabuhan.

Dari fasilitas daratan diatas juga terdapat fasilitas penunjang dimana fasilitas penunjang ini terdiri dari kawasan perkantoran demi menunjang kelancaran dari pelayanan jasa kepelabuhan, kemudian tempat penampungan limbah, fasilitas usaha yang dapat menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan, selanjutnya areal pengembangan pelabuhan dan fasilitas umum lainnya (tempat ibadah, taman, serta jalur hijau dan kesehatan) untuk memenuhi kebutuhan penumpang (Abubakar,2010).

2.3 Klasifikasi Terminal

Terminal dapat diklasifikasikan berdasarkan segi pelayanan dan segi posisinya sebagai berikut :

- a. Segi Pelayanan
 - 1) Terminal penumpang yaitu terminal dengan fungsi utamanya sebagai tempat pergantian moda angkutan bagi penumpang dan barang bawaannya.
 - 2) Terminal barang yaitu terminal khusus sebagai fasilitas pergantian moda untuk barang juga ditujukan sebagai tempat penyimpanan dan bongkar muat.
- b. Segi Posisinya
 - 1) Terminal induk merupakan terminal asal dan tujuan perjalanan
 - 2) Terminal transit, terminal yang berada di antara terminal asal dan terminal tujuan.

2.3.2 Aktifitas Pada Terminal Penumpang Kapal Laut

Sebagai titik tempat terjadinya perpindahan antar moda transportasi dan juga daerah transisi antara darat dan laut, banyak aktivitas yang terjadi pada terminal penumpang. Aktivitas –aktivitas yang terjadi pada area ini secara langsung maupun tidak langsung dipengaruhi oleh aktivitas yang terjadi pada pelabuhan secara keseluruhan. Berikut ini adalah aktivitas yang terjadi pada terminal penumpang , yaitu :

- a. Aktivitas Dermaga merupakan aktivitas yang dilakukan awak kapal di dermaga dan didalam kapal yang sedang dilabuhkan seperti perbaikan kapal, perawatan kapal, pengisian ransum kapal.
- b. Aktivitas Derbarkasi merupakan kegiatan utama penumpang dari kapal sampai keluar terminal yang meliputi proses penanganan penumpang dan barang juga kegiatan menemui penjemput.
- c. Aktivitas Embarkasi merupakan kegiatan utama penumpang dari masuk ke terminal penumpang sampai naik kekapal yang meliputi kegiatan pembelian tiket, chek in, dan pengurusan administrasi , pemeriksaan dan pengurusan barang, menunggu dan naik ke kapal.
- d. Aktivitas Transit merupakan kegiatan penumpang turun dari kapal menunggu dan berangkat lagi.
- e. Aktivitas Pengantar/Penemput merupakan kegiatan para pengantar dan penjemput mulai dari memasuki area terminal, mencari informasi pelayaran, dan menunggu (untuk menjemput atau mengantar)
- f. Aktivitas Lembaga Pelayanan Dan Pengelolaan Penumpang merupakan aktivitas pelayanan umum yang tujuan khususnya bagi para penumpang meliputi bidang, kepariwisataan, kejaksanaan, bea cukai, kesehatan, pos dan telekomunikasi, polisi dan kesatyannya pelabuhan laut.
- g. Aktivitas Pengusaha Komersial Dan Jasa yang meliputi restaurant, retail, penukaran uang.
- h. Aktivitas Transportasi Darat meliputi kegiatan dari dan menuju ke pelabuhan.

2.4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai dan Danau

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2022 dan berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.2681/AP.005/DRJD/2006, Terminal penumpang merupakan bangunan gedung sebagai tempat untuk ruang tunggu penumpang sebelum diperkenankan masuk kapal.

Sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.4608/AP.005/DRJD/2012 tentang tempat duduk untuk masing-masing penumpang pada ruangan penumpang untuk ukuran kursi paling sedikit $250.000 \text{ mm}^2 = 0,25 \text{ m}^2$

Berdasarkan Lampiran II Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai dan Danau mengenai dasar perhitungan kebutuhan daratan untuk kegiatan pelayanan jasa/operasional langsung sebagai acuan perhitungan untuk menganalisis data. Adapun perhitungan yang terdapat dalam Lampiran PM Nomor 40 Tahun 2022 ini yaitu analisis untuk :

a. Areal Gedung Terminal

$A = a_1 + a_2 + a_3 + a_4 + a_5$, Dimana :

A = Luas total area gedung terminal (m^2)

a_1 = Luas area ruang tunggu ($a \times n \times N \times X \times Y$)

a_2 = Luas area ruang kantin/kios ($15\% \times a_1$)

a_3 = Luas area ruang administrasi ($15\% \times a_1$)

a_4 = Luas area utilitas ($25\% \times a_1 + a_2 + a_3$)

a_5 = Luas area ruang publik (*Public Hall*), ($10\% \times a_1 + a_2 + a_3 + a_4$)

a = Luas areal yang dibutuhkan untuk satu orang (diambil $1,2 \text{ m}^2/\text{orang}$)

n = Jumlah penumpang dalam satu kapal

N = Jumlah kapal datang/berangkat pada saat yang bersamaan

X = Rasio konsentrasi (1,0 – 1,6)

Y = Rata – rata fluktuasi (1,2)

b. Areal Parkir Antar/Jemput

$$A = a \times n1 \times N \times x \times y \times z \times 1/n2$$

Dimana :

a = Luas area yang dibutuhkan untuk satu unit kendaraan

n1 = Jumlah Penumpang dalam satu kapal

n2 = Penumpang dalam satu kendaraan (rata – rata 8 orang/unit)

N = Jumlah kapal datang/berangkat pada saat yang bersamaan

x = Rata – rata pemanfaatan (1,0)

y = Rasio konsentrasi (1,0 – 1,6)

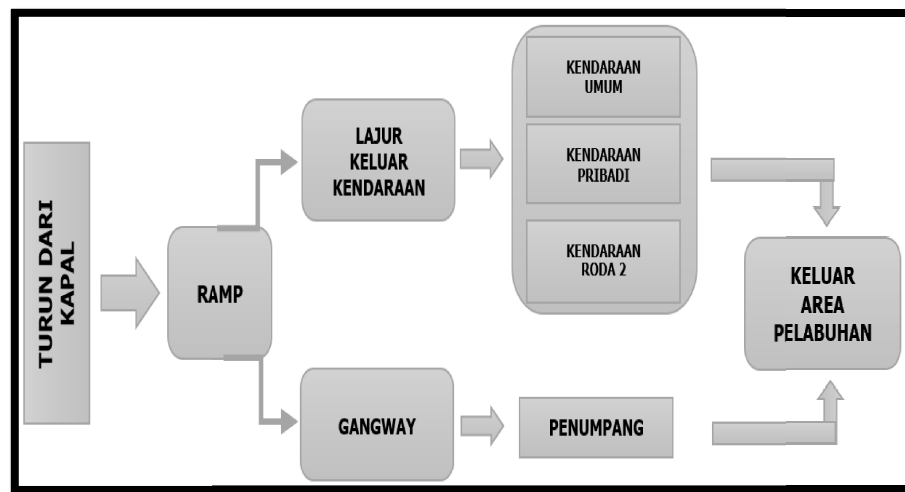
z = Rata – rata pemanfaatan (1,0 : seluruh penumpang meninggalkan terminal dengan kendaraan)

2.4.1 Manajemen Pola Lalu Lintas Penumpang Dan Kendaraan

Menurut peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 pada lampiran II, pola arus lalu lintas baik penumpang maupun kendaraan di pelabuhan penyeberangan adalah :

1. Pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang turun kapal.
 - a. Keluar dari kapal melalui *ramp door*, setelah keluar dari kapal, maka penumpangan dan kendaraan yang seharusnya dipisah melalui jalan yang ditentukan masing-masing.
 - b. Jalur keluar kendaraan merupakan jalur yang telah ditentukan di pelabuhan, jalur tersebut sampai dengan pintu keluar pelabuhan.
 - c. *Gang Way* merupakan jalur khusus penumpang yang telah ditentukan di pelabuhan, dimana *gang way* tersebut menuju dan keluar pelabuhan.

Skema pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang turun dari kapal (kedatangan) dapat dilihat pada Gambar 2.1 Berikut:

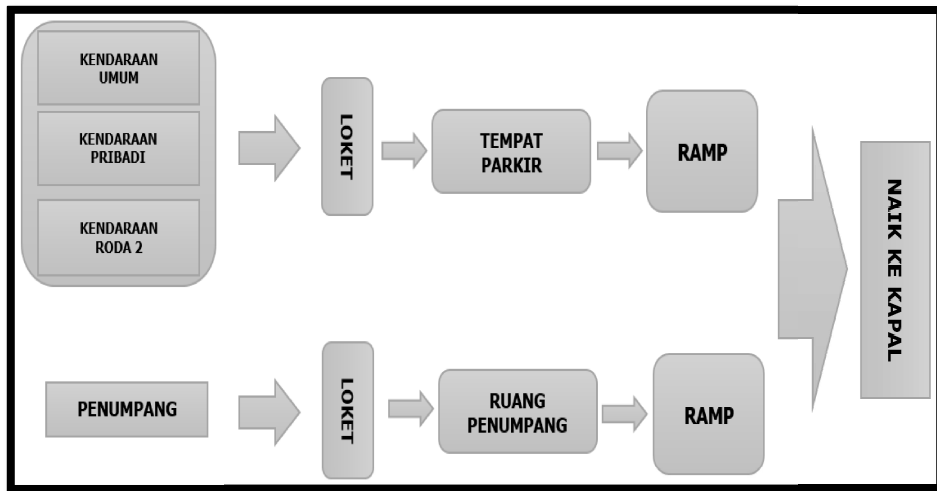


Gambar 2.1 Skema Pola Arus Lalu Lintas Penumpang Dan Kendaraan Yang Turun Dari Kapal (Kedatangan)

(Sumber: SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan,2010)

2. Pola Arus Penumpang Dan Kendaraan Yang Naik Ke Kapal.
 - a. Kendaraan masuk pintu pelabuhan, melalui loket kendaraan masuk yang telah ditentukan.
 - b. Penumpang yang berjalan kaki masuk pintu pelabuhan menuju loket penumpang yang telah ditentukan.
 - c. Area parkir kendaraan, kendaraan setelah melewati loket kendaraan menuju ruang parkir sementara sebelum naik kapal.
 - d. Ruang tunggu penumpang merupakan ruang tunggu seandainya penumpang memerlukan istirahat sebelum naik ke kapal.
 - e. Kendaraan yang menunggu di area parkir setelah mendapatkan perintah untuk naik ke kapal, maka kendaraan naik ke kapal menuju *ramp door*.
 - f. Penumpang langsung menuju kapal melalui *gang way*, skema pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang naik ke kapal (keberangkatan).

Skema pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang naik ke kapal (keberangkatan) dapat dilihat pada Gambar 2.2, berikut :



Gambar 2.2 Skema Pola Arus Lalu Lintas Penumpang Dan Kendaraan Yang Naik Ke Kapal (Keberangkatan)

(Sumber: SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan,2010)

2.4.2 Analisis Layout

Sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Seperti disebutkan dalam pasal 40 ayat 3, jangka waktu perencanaan di dalam Rencana Induk Pelabuhan meliputi :

- Jangka panjang yaitu diatas 15 (lima belas) tahun sampai dengan 20 (dua puluh) tahun;
- Jangka menengah yaitu diatas 10 (sepuluh) tahun sampai dengan 15 (lima belas) tahun; dan
- Jangka pendek yaitu 5 (lima) tahun sampai 10 (sepuluh) tahun.

Letak bangunan darat direncanakan sedemikian sehingga memenuhi :

- Tidak terjadi persilangan antara kendaraan yang masuk dan keluar kapal dari dan ke pelabuhan;
- Pemisahan jenis kendaraan di area parkir;
- Letak gedung terminal dekat dengan dermaga;
- Penggunaan lahan seefisien mungkin;
- Tidak mengabaikan segi estetika, serasi dengan budaya dan adat setempat.

2.5 Penelitian Terdahulu

Pada bagian ini akan dijelaskan hasil-hasil penelitian terdahulu yang akan dijadikan acuan dalam topik penelitian ini. Penelitian terdahulu telah dipilih sesuai dengan permasalahan dalam penelitian ini, sehingga diharapkan mampu menjelaskan maupun memberikan referensi bagi penulis dalam menyelesaikan penelitian ini. Berikut dijelaskan beberapa penelitian terdahulu yang telah dipilih.

Izul R Pambudi, *Optimalisasi Kinerja Fasilitas Darat Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara*. Tujuan dari penelitian ini ialah untuk mengetahui kinerja fasilitas darat di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara terutama ruang tunggu penumpang, mengetahui kebutuhan fasilitas parkir di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara serta menerapkan zonasi pelabuhan di Pelabuhan Kartini Jepara. Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan beberapa metode analisis yaitu metode Slovin untuk penentuan sample penumpang dan metode analisis menurut Keputusan Menteri Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan. Dari hasil analisis yang dilakukan dengan kedua metode tersebut didapatkan kesimpulan dalam penyediaan fasilitas ruang tunggu, jumlah kursi penumpang dan area parkir Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara masih terdapat beberapa kekurangan. Dalam Pola Arus lalu lintas yang sedang berjalan masih terdapat beberapa kekurangan serta pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara belum memiliki system zonasi. Dalam hal ini persamaan dan perbedaan antara penelitian terdahulu dengan permasalahan yang akan diteliti kedepan yakni dalam lokasi penelitian, waktu penelitian dan variable penelitian. Adapun persamaannya, sama-sama meneliti tentang penataan fasilitas Darat Pelabuhan demi kenyamanan dalam pelayanan para penumpang.

Rahmat Aryadi, *Optimalisasi Kebutuhan Fasilitas Sisi Darat Di Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue Kota Banda Aceh Provinsi Aceh*. Bertujuan untuk menentukan kondisi ideal fasilitas sisi darat berupa ruang tunggu, jumlah kursi penumpang pada ruang tunggu Pelabuhan Penyeberangan, lapangan parkir antar/jemput, luasan area parkir siap muat, *gangway* dan jembatan timbang. Metode yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif dengan

pendekatan kualitatif. Penelitian ini menganalisa tentang produktivitas penumpang dan kendaraan selama 5 tahun terakhir, analisa kebutuhan terminal dan lahan parkir, serta analisa tambahan mengenai jembatan timbang. Adapun persamaan/perbedaan penelitian terdahulu ini dengan penelitian yang akan dilakukan nantinya yakni berbeda dalam waktu penelitiannya, lokasi penelitian serta variable penelitian kemudian tambahan penelitian yang menganalisa mengenai jembatan timbang. Untuk persamaannya sendiri, sama-sama menganalisa produktivitas dan penyediaan fasilitas untuk penumpang dan kendaraan.

Ray Deskyanta, Evaluasi Fasilitas Darat Di Pelabuhan Penyeberangan Toboli Kab.Parigi Moutong. Tujuan dari penelitian ialah mengevaluasi kebutuhan fasilitas darat sesuai standar dan pelayanan SPM yang berlaku di pelabuhan sesuai dengan Keputusan Menteri Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan. Dengan metode analisis yang digunakan yaitu, metode *importance performance Analysis*, dihasilkan dari analisis kebutuhan fasilitas darat dan pelayanan pada pelabuhan Penyeberangan Toboli Kab. Parigi Mountong belum sesuai standar yang digunakan.

Nadia Tatyani Habibah, Rencana Pengembangan Fasilitas Sisi Darat Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus Kota Padang. Adapun tujuan dari penelitian ini ialah untuk mengetahui kondisi pelayanan fasilitas darat, luas fasilitas sisi darat dan desain pengembangan fasilitas pelabuhan. Metode yang digunakan dengan desain penelitian deskriptif analitik observasional. Hasil dari penelitian ini disesuaikan dengan PM Nomor 39 Tahun 2015 tentang SPM angkutan penyeberangan.

Muhammad Natsir Husain, Analisis Kinerja Pelayanan Prasarana Pelabuhan Feri Bajoe Kabupaten Bone. Penelitian ini bertujuan mengetahui bagaimana kinerja pelayanan prasarana pelabuhan ditinjau dari persepsi penumpang pada Pelabuhan Feri Bajoe, dan bagaimana prediksi pertumbuhan penumpang sepuluh tahun kedepan, apakah masih sesuai atau seimbang dengan

fasilitas prasarana pelabuhan yang ada. Analisis dalam penelitian ini dilakukan dengan cara deskriptif kuantitatif, hasil penelitian menunjukkan bahwa penelitian kinerja prasarana pelabuhan Feri Bajoe yang meliputi variable dermaga, parkir kendaraan tunggu, dan ruang tunggu keseluruhan menurut persepsi penumpang berada pada kategori kurang baik.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Judul, Nama, Tahun dan Universitas	Kesimpulan	Persamaan/Perbedaan
1	Optimalisasi Kinerja Fasilitas Darat Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara (Izul R Pambudi, 2022), Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Bekasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. luasan area parkir kendaraan saat ini yaitu 1.350 m, pada kondisi ideal sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 52 Tahun 2004 tentang penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan maka kondisi ideal lapangan parkir kendaraan yang harus dimiliki oleh pelabuhan penyeberangan kartini seluas 1.646,1 m sehingga dapat menampung kendaraan dari pengunjung pelabuhan penyeberangan Kartini. 2. jumlah kursi yang tersedia kondisi saat ini sejumlah 40 kursi dimana jumlah ideal yang dibutuhkan sebanyak 306 kursi, sehingga pelabuhan kartini jepara masih kekurangan sejumlah 266 kursi yang 	<p>Dalam penelitian ini menggunakan standar KM 52 Tahun 2004 dalam menganalisis data, namun dalam penelitian ini meneliti sistem zonasi yang dimana penelitian yang saya lakukan tidak menganalisis hal tersebut. Kemudian dalam penelitian yang akan dilakukan menggunakan</p>

No	Judul, Nama, Tahun dan Universitas	Kesimpulan	Persamaan/Perbedaan
		<p>kemudian masih banyak penumpang yang tidak mendapatkan kesempatan untuk duduk , sehingga mengurangi kenyamanan penumpang.</p> <p>3. Luas areal parkir kendaraan saat ini yaitu, 1.350 m, pada kondisi idela sesuai standar KM 52 Tahun 2004 yang harus dimiliki Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara ialah 1.646,1 m, sehingga dapat menampung kendaraan yang datang.</p> <p>4. Pola arus lalu lintas penumpang yang berjalan saat ini sudah sesuai dengan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104.DRDJ/2010 tentang pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas namun masih terdapat beberapa kekurangan.</p> <p>5. Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara saat ini tidk memiliki sistem zonasi.</p>	<p>Standar PM 40 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai dan Danau.</p>

No	Judul, Nama, Tahun dan Universitas	Kesimpulan	Persamaan/Perbedaan
2	Optimalisasi Kebutuhan Fasilitas Sisi Darat Di Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue Kota Banda Aceh Provinsi Aceh (Rahmat Aryadi, 2020) Universitas Bina Darma	Penelitian Ini menganalisa tentang produktivitas penumpang dan kendaraan selama 5 tahun terakhir, analisa kebutuhan terminal dan lahan parkir, serta analisa tambahan mengenai jembatan timbang	pada penelitian jurnal ini dan penelitian yang dilakukan sama - sama menganalisis kebutuhan terminal dan area parkir pelabuhan, namun pada penelitian jurnal ini juga menganalisis tambahan jembatan timbang.
3	Evaluasi Fasilitas Darat Di Pelabuhan Penyeberangan Toboli Kab. Parigi Moutong, (Ray Deskyanta, 2022), Politeknik Transportasi	Setelah dilakukan analisis terkait tingkat kepentingan dan kepuasan penumpang terhadap jenis fasilitas pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Toboli, didapat rekomendasi prioritas utama penambahan jenis fasilitas untuk ditambahkan pada kondisi saat ini. Dari hasil analisis kebutuhan fasilitas darat saat ini masih terdapat	metode yang digunakan dalam penelitian jurnal ini dengan analisis pelayanan fasilitas penumpang berdasarkan <i>Importance</i>

No	Judul, Nama, Tahun dan Universitas	Kesimpulan	Persamaan/Perbedaan
	Darat Indonesia-STTD	kekurangan sehingga perlu adanya penambahan pada fasilitas darat di Pelabuhan Penyeberangan Toboli, untuk parkir pengantar/penjemput dan parkir siap muat tidak ada penambahan luasan di karenakan luasan kapasitas parkir siap muat masih dapat menampung demand kendaraan. Pola alur lalu lintas kendaraan dan penumpang pada kondisi saat ini belum tertib dan teratur dikarenakan bercampurnya kendaraan siap muat dan kendaraan pengantar/penjemput di areal parkir kendaraan siap muat serta penumpang dan kendaraan masuk ke kapal melalui jalur yang sama dikarenakan tidak tersedianya jalur khusus penumpang (<i>gangway</i>).	<i>performance Analysis</i> untuk mengetahui tingkat kepentingan dan harapan pengguna jasa terkait atribut pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Toboli sesuai PM 39 Tahun 2015. sementara pada penelitian yang dilakukan analisis dengan standar PM 40 Tahun 2022.
4	Rencana Pengembangan Fasilitas Sisi Darat Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus Kota Padang, (Adapun hasil dari penelitian ini dalam kondisi pelayanan fasilitas disesuaikan dengan PM Nomor 39 Tahun 2015 tentang SPM Angkutan Penyeberangan, peambahan luas fasilitas sisi darat terdiri dari gedung terminal luas saat ini 264 m menjadi 731,01 m, ruang tunggu luas saat ini	sama-sama menganalisis mengenai pelayanan dan kebutuhan fasilitas darat Pelabuhan ,namun pada

No	Judul, Nama, Tahun dan Universitas	Kesimpulan	Persamaan/Perbedaan
	Nadia Tatyani (Habibah, 2020), Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD	150 m menjadi 408,96 m, ruang administrasi luas saat ini 30 m menjadi 61,34 m, ruang utilitas luas saat ini 54 m menjadi 132,91 m, area publik luas saat ini 30 m menjadi 66,46 m, area parkir pengantar/penjemput luas saat ini 240 m menjadi 745,5 m, mushola luas saat ini 24 m menjadi 68,16 m. dan perencanaan fasilitas seperti ruang kantin seluas 61,34 m.	penelitian jurnal ini menggunakan indikator PM 39 Tahun 2015 sedangkan penelitian yang dilakukan menggunakan Standar PM 40 Tahun 2022.
5	Analisis Kinerja Pelayanan Prasarana Pelabuhan Feri Bajoe Kabupaten Bone, (Muhammad Natsir Husain, 2020), Universitas Muslim Indonesia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyatuan jalur sirkulasi kendaraan dengan pejalan kaki ke Dermaga dan melewati antrian kendaraan Zona C cukup berpengaruh pada kecepatan pemberangkatan kapal, disebabkan terjadi pelambatan kendaraan naik ke kapal karena pengemudi biasanya memberi kesempatan bagi pejalan kaki menuju kapal. 2. Jarak capai dari pintu gerbang pelabuhan ke terminal penumpang \pm 3.000 m cukup jauh berdasarkan waktu tempuh pejalan kaki mencapai \pm 32-40 	pada penelitian jurnal ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan analisis yang dilakukan dari jawaban responden dari kuesioner yang dibagikan pada 90 responden /penumpang yang akan melakukan

No	Judul, Nama, Tahun dan Universitas	Kesimpulan	Persamaan/Perbedaan
		<p>menit dan dengan kendaraan kota (waktu penggantian moda dengan waktu tempuh \pm 20-25 menit)</p> <p>3. tidak adanya marka/pola parkir pada parkir kendaraan tunggu menimbulkan parkir yang semrawut sehingga memperlambat gerak manuver kendaraan menuju dermaga.</p> <p>4. Kenyamanan pada parkir tunggu sangat memprihatinkan dengan tidak disiapkan sarana tempat duduk/istirahat sopir/juga pada ruang tunggu penumpang di Terminal.</p> <p>5. Faktir keamanan sangat rendah dengan tidak adanya alat pemadam kebakaran (<i>Fire Hydrant</i>) dan pemantau keamanan parkir dengan <i>Close Cirkuit Television</i> (CCTV)</p>	<p>perjalanan.</p> <p>Berbeda dengan penelitian yang akan dilakukan dimana menganalisis kebutuhan fasilitas darat dengan Standar PM 40 Tahun 2022.</p>

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, maka diperoleh kesimpulan dari hasil penelitian bahwa fasilitas terminal penumpang belum sesuai dengan Standar PM No 40 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai Dan Danau. Dari hasil analisis yang telah dilakukan dibutuhkan sekitar 344,92 m² untuk luas area gedung terminal pada kondisi ideal sekarang dari kondisi eksisting yaitu sebesar 300 m² sehingga dibutuhkan penambahan lahan sebesar 44,92 m², selanjutnya untuk ruang administrasi dibutuhkan sebesar 28,94 m², ruang kantin juga dibutuhkan lahan sebesar 28,94 m², ruang utilitas dibutuhkan lahan sebesar 62,71 m² dan ruang publik sebesar 31,4 m². Jumlah kursi yang tersedia pada Pelabuhan Passarang kondisi eksisting sejumlah 40 kursi, untuk kondisi ideal dibutuhkan jumlah kursi sebesar 161 kursi. Luasan area parkir kendaraan antar/jemput penumpang pada kondisi ideal diperoleh sebesar 251 m² untuk kendaraan beroda 4 (mobil) dan diperoleh 241,2 m² untuk kendaraan sepeda motor, sehingga dari analisis kondisi ideal saat ini tersebut dibutuhkan total luasan area parkir sebesar 493 m². Serta prediksi penumpang dengan metode *Compounding Factor* diketahui pada tahun 2022 jumlah penumpang pada Pelabuhan Passarang sebesar 7.732 penumpang dan hasil peramalan 5 (lima) tahun kedepan yaitu pada tahun 2027 adalah 83.326 penumpang. Kemudian tahun rencana kondisi fasilitas terminal penumpang dibutuhkan luasan sebesar 595,78 m² dan luas area parkir kendaraan antar/jemput penumpang sebesar 850,62 m².

5.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas saran yang diberikan untuk hasil yang lebih baik ialah untuk perencanaan pelabuhan perlu penambahan luasan fasilitas terminal penumpang karena belum dianggap memadai dan pada fasilitas lapangan parkir kendaraan antar/jemput penumpang perlu disediakan tempat tersendiri. Dari hasil prediksi penumpang 5 tahun kedepan diusulkan penambahan luasan lokasi terminal.

DAFTAR PUSTAKA

- Abu Bakar, Iskandar, 2010. *Suatu Pengantar Transportasi Penyeberangan*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2010. Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 *Manajemen Pola Lalu Lintas*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2006. *Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Nomor : SK.2681/AP.005/DRDJ/2006 Tentang Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan*
- Kementerian Perhubungan, 2022. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai Dan Danau*, Peraturan Menteri, Jakarta
- Kramadibrata, Soedjono, 2002. *“Perencanaan Pelabuhan.”*
- Morlok, Edward K, 1978. *“Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi”*. University of Pennsylvania
- Pambudi, Izul R. 2022, *“Optimalisasi Kinerja Fasilitas Darat Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara.”* Politeknik Transportasi Darat Indonesia- STTD Bekasi
- Pasal 1 Ayat (16)., 2008, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Jakarta
- Pasal 40 Ayat (3), 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 51 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut*. Jakarta
- Pasya, Hadi A, 2022. *“Peningkatan Kinerja fasilitas Darat Pelabuhan Manado.”* Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Bekasi
- Triatmodjo, Bambang, 2010. *“Perencanaan Pelabuhan.”* Yogyakarta: Beta Offset Yogyakarta