

RENCANA PENINGKATAN PELAYANAN PELABUHAN PENYEBERANGAN TELUK BUNGUS KOTA PADANG

Denis Afandi

Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520
denisafandi12@gmail.com

Ricko Yudhanta

Dosen Program Studi Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

Ika Setyorini Pradjojoyaty

Dosen Program Studi Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa `Barat 17520

Abstract

The Bungus Bay Ferry Port is the only vehicle and passenger access between Padang City and the Mentawai Islands Regency. The existence of this Ferry Port is very important in an effort to support economic development and progress in the Mentawai Islands. However, at this time this Ferry Port has not functioned optimally because in its implementation there are still frequent problems with passenger services, including problems with land facilities, the absence of port sterilization and irregular traffic flow patterns of vehicles and passengers at this ferry port. There needs to be an increase in services in the form of repairs and development of existing land facilities related to the growth of passengers and vehicles for the next 5 years, sterilization of Ferry Ports by implementing the Ferry Port zoning system based on PM 29 of 2016 concerning Fertilization of Ferry Ports and implementing regulation of passenger traffic flow patterns. as well as vehicles based on SK.242/HK.104/DRJD/2010 concerning the Technical Guidelines for Crossing Traffic Management.

Keywords : Ferry Port; service; zoning; traffic; vehicle; passenger

Abstraksi

Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus merupakan satu – satunya akses kendaraan dan penumpang antara Kota Padang dan Kabupaten Kepulauan Mentawai. Keberadaan Pelabuhan Penyeberangan ini menjadi sangat penting dalam upaya mendukung pengembangan ekonomi dan kemajuan di Kepulauan Mentawai. Namun pada saat ini Pelabuhan Penyeberangan ini belum berfungsi secara optimal dikarenakan dalam penyelenggaraannya masih sering terjadi permasalahan pelayanan penumpang antara lain permasalahan fasilitas daratan, tidak adanya sterilisasi pelabuhan dan pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang yang tidak teratur pada pelabuhan penyeberangan ini. Perlu adanya peningkatan pelayanan berupa perbaikan serta pengembangan fasilitas daratan yang ada terkait dengan pertumbuhan penumpang dan kendaraan untuk 5 tahun kedepan, sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan dengan dilakukan penerapan sistem zonasi Pelabuhan Penyeberangan berdasarkan PM 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan serta menerapkan Pengaturan pola arus lalu lintas penumpang maupun kendaraan berdasarkan SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

Kata Kunci : Pelabuhan Penyeberangan; pelayanan ;zonasi; lalu lintas; kendaraan; penumpang

Latar Belakang

Provinsi Sumatera Barat memiliki wilayah seluas 42.297,30 km² dan mempunyai 19 Kabupaten/Kota dengan Kabupaten Kepulauan Mentawai yang memiliki wilayah terluas, yaitu 6.011,35 km². Kabupaten Kepulauan Mentawai merupakan kabupaten yang terpisah

dari Provinsi Sumatera Barat, yang terletak paling barat pulau Sumatera dan dikelilingi oleh Samudera Hindia. Akses kendaraan dan penumpang menuju dan Pergi ke Kabupaten Kepulauan Mentawai ialah menggunakan fasilitas kapal Ro-Ro sebagai sarana angkutan penyeberangan. Angkutan penyeberangan mempunyai peranan sangat penting dalam sektor transportasi, yaitu berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan untuk mengangkut penumpang, kendaraan, maupun barang. Terdapat Pelabuhan Penyeberangan yang melayani angkutan penyeberangan dari kota Padang menuju kabupaten Kepulauan Mentawai.

Pelabuhan Penyeberangan ini terletak di Kecamatan Bungus Teluk Kabung dan diberi nama Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang berjarak 12 km dari pusat Kota Padang. Pelabuhan Penyeberangan ini dikelola oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah III Provinsi Sumatera Barat serta Di layani oleh kapal milik PT.ASDP (Persero) Cabang Padang yang memiliki 4 Trayek Padang – Mentawai yang merupakan lintasan penyeberangan perintis yang menghubungkan Sumatera Barat dengan Kabupaten Kepulauan Mentawai. Keberadaan lintasan ini menjadi sangat penting dalam upaya mendukung pengembangan ekonomi yang sangat besar baik skala lokal, regional, nasional dan bahkan skala Internasional terutama pada sektor pariwisata, kunjungan wisatawan lokal maupun mancanegara di Kabupaten Kepulauan Mentawai setiap tahunnya terus mengalami peningkatan yang cukup signifikan karena Kabupaten Kepulauan Mentawai merupakan salah satu tujuan wisata terbaik di dunia.



Gambar 1 Kondisi Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus

Pada kondisi saat ini, Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus belum berfungsi secara optimal, dikarenakan dalam penyelenggaraanya masih sering terjadi masalah pada pelayanan penumpang, lalu lintas kendaraan dan penumpang yang tidak teratur, fasilitas daratan yang berupa fasilitas pokok dan penunjang yang kurang memadai dan perlu perbaikan, serta tidak adanya sterilisasi pelabuhan yang membuat orang bebas keluar masuk area Pelabuhan Penyeberangan. Kondisi seperti ini yang menyebabkan turunnya kinerja pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

Gambaran Umum

Sarana transportasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus dilayani oleh 2 Kapal Motor Penumpang (KMP) milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Padang. Pelabuhan ini melayani pergerakan barang, penumpang maupun kendaraan lintas Padang-Kepulauan Mentawai, dimana dalam pelaksanaan pembangunan disuatu wilayah dibutuhkan adanya sarana yang mendukung kelancaran dan menunjang pergerakan arus lalu lintas yang diharapkan dapat meningkatkan kegiatan ekonomi dan pembangunan infrastruktur. Lintasan penyeberangan yang dilayani oleh Pelabuhan Penyeberangan Bungus adalah lintas

penyeberangan Kota Padang – Kabupaten Kepulauan Mentawai yang terbagi dalam 4 trayek menuju Kabupaten Kepulauan Mentawai.

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan pada pelaksanaan kegiatan angkutan penyeberangan, khususnya pada wilayah kerja Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus. Kondisi Prasarana di Pelabuhan ini bisa dikatakan sudah mengalami banyak kerusakan, dan harus segera diperbaiki dan dilakukan penambahan prasarana pokok maupun penunjang.

Kajian Pustaka

1. Transportasi

Menurut Miro (2010), dalam buku yang berjudul Perencanaan Transportasi, transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan – tujuan tertentu.

2. Angkutan Penyeberangan

Menurut Abubakar dkk (2013), Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

3. Peningkatan Pelayanan Pelabuhan

Menurut Triatmodjo (2010), pelayanan pelabuhan yang baik dalam arti aman dan efisien, sebagai pengguna pelabuhan (kapal, barang, dan penumpang) adalah modal dasar perkembangan suatu pelabuhan dapat beroperasi dan beraktivitas dengan aman dan efektif di pelabuhan. Maka dari itu Pelabuhan harus menyediakan kondisi yang kualitas infrastruktur pelabuhan yang memadai, modern, bersih dan terpelihara baik (dermaga dan terminal yang bersih, tidak ada waktu tunggu karena antrian atau kerusakan alat).

4. Kepuasan Pelanggan

Kesimpulan yang dapat diambil dari definisi-definisi kepuasan adalah bahwa pada dasarnya pengertian kepuasan pelanggan mencakup perbedaan antara harapan dengan hasil dari kinerja yang dirasakan. Kepuasan pelanggan inilah yang menjadi dasar menuju terwujudnya pelanggan yang loyal atau setia.

5. Indeks kepuasan pelanggan/*Customer Satisfaction Index (CSI)*

Merupakan analisis kuantitatif berupa persentase penilaian pelanggan terhadap sesuatu dalam suatu survei kepuasan pelanggan. CSI di perlukan untuk mengetahui tingkat kepuasan pengguna jasa secara menyeluruh dengan memperhatikan tingkat kepentingan dari atribut-atribut produk atau jasa. Nilai maksimum CSI adalah 100%.

6. *Importance Performance Analysis (IPA)*

IPA adalah suatu rangkaian atribut layanan yang berkaitan dengan layanan khusus yang dievaluasi berdasarkan tingkat kepentingan masing-masing atribut menurut pelanggan dan bagaimana layanan dipersepsikan kinerjanya.

7. Sistem Zonasi

Menurut PM 29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan, dilakukan dengan melalui sistem zonasi.

8. Manajemen Pola Arus Lalu Lintas

Menurut SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Manajemen Pola Lalu Lintas, penumpang dan kendaraan naik dan turun dari kapal penyeberangan jalurnya dapat dipisah-pisah untuk menciptakan keteraturan dan kenyamanan.

Metodologi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan berdasarkan metodologi penelitian dari tahap awal identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan dan analisis data, peramalan pertumbuhan penumpang dan kendaraan dengan software SPSS, excell, analisis kembali menggunakan hasil data peramalan pertumbuhan penumpang dan kendaraan untuk peningkatan dan pengembangan pelabuhan penyeberangan, hingga pada tahap akhir adanya usulan atau rekomendasi untuk peningkatan pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus Kota Padang.

Analisis Data dan Pemecahan Masalah

Peramalan Pertumbuhan Penumpang dan Kendaraan

Peramalan Pertumbuhan Penumpang tidak dapat diperkirakan begitu saja, harus ada beberapa data yang mendasari seperti data yang digunakan adalah produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus 5 tahun terakhir. Selain *Compounding Factor*, analisis yang digunakan adalah metode Regresi Linear Berganda karena menggunakan data Jumlah penduduk dan PDRB pada 5 tahun terakhir, tujuannya untuk mengetahui pertumbuhan penumpang pada 5 tahun ke depan dalam menentukan fasilitas darat di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus. Peramalan jumlah kendaraan juga menggunakan data produktivitas kendaraan selama 5 tahun terakhir. Analisa ini digunakan untuk mengetahui pertumbuhan jumlah kendaraan per golongan dengan metode *Compounding Factor*.

Tabel 1 Hasil Peramalan

Jenis	Fungsi	Tahun Dasar	Peramalan 2025
Penumpang	$Y = 547500.897 + (-0.762)X1 + 5.718 X2$	61.105	65.790
Kendaraan			
Golongan I	$Pt = 11 (1 + 0,2702)^5$	11	36
Golongan II	$Pt = 3995 (1 + 0,0455)^5$	3995	4990
Golongan III	$Pt = 77 (1 + 0,1347)^5$	77	145
Golongan IVA	$Pt = 650 (1 + 0,0260)^5$	650	739
Golongan IVB	$Pt = 1272 (1 + 0,3735)^5$	1272	6217
Golongan VA	$Pt = 22 (1 + 0,2712)^5$	22	73
Golongan VB	$Pt = 3027 (1 + 0,4429)^5$	3027	18.930
Golongan VIA	$Pt = 12 (1 + 0,4388)^5$	12	74
Golongan VIB	$Pt = 1207 (1 + 0,5218)^5$	1207	9852
Golongan VII	$Pt = 280 (1 + 0,3946)^5$	280	1477
Golongan VIII	$Pt = 39 (1 + 0,0545)^5$	39	51
Golongan IX	$Pt = 3 (1 + 0,6441)^5$	3	36
Jumlah		10.595	42.620

Analisis Fasilitas Daratan di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus

1. Analisis kondisi eksisting

Identifikasi fasilitas eksisting dilakukan sebagai bahan pertimbangan dimana pada hasil akhir analisis apakah fasilitas eksisting ini sudah sesuai atau perlu pengembangan serta perbaikan pada fasilitas-fasilitas yang belum sesuai dengan standar Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Keputusan Menteri No.52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan yang menyebutkan bahwa setiap pelabuhan harus memiliki Rencana Induk Pelabuhan yang di dalamnya tertera standar perhitungan luasan fasilitas dan jenis-jenis fasilitas yang harus dimiliki oleh setiap pelabuhan. Pada pembahasan ini, bertujuan untuk mengetahui apakah fasilitas yang ada sekarang sudah sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan sesuai dengan

kebutuhan pengguna jasa pada pelabuhan penyeberangan Teluk Bungus saat ini dan pada 5 tahun mendatang.

- Analisis pengembangan fasilitas daratan Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus Di dalam penelitian ini direncanakan analisis untuk jangka 5 tahun kedepan/tahun 2025 dengan perhitungan luasan fasilitas yang telah ditetapkan pada KM 52 Tahun 2004. Berikut merupakan perbandingan kebutuhan luasan fasilitas daratan eksisting dan fasilitas daratan rencana pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

Tabel 2 Perbandingan Kebutuhan Luasan Fasilitas Daratan tahun 2020 dan 2025

No	Fasilitas	2020 (m ²)	2025 (m ²)
1	Ruang tunggu	135.32	148
2	Jumlah kursi	40 kursi	123 kursi
3	Ruang administrasi	16	22,13
4	Kantin/ kios	22	22,13
5	Ruang utilitas	16	47,95
6	Ruang publik	29,2	23,98
7	Gedung terminal	218.52	263,73
8	Lapangan parkir siap muat	1600	3.358,14
9	Lapangan parkir pengantar penjemput	746,02	320,19
10	Areal fasilitas air bersih	18,36	1.531
11	Areal generator	24	150
12	Jembatan timbang	1 Unit Portabel	1 Unit Tetap
13	Areal fasilitas peribadatan (mushola)	24	24,48
14	Areal fasilitas kesehatan	-	24,48
15	Area fasilitas pos dan telekomunikasi	-	24,48
16	Fasilitas pemadam kebakaran	-	2 unit APAR 1 Hydrant

Analisis Jenis Pelayanan yang Akan Di Perbaiki

1. Penentuan Jumlah Sampel

Jumlah sampel yang digunakan dapat dihitung menggunakan teknik random sampling dimana setiap anggota populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai sampel. Sampel dalam penelitian ini adalah seluruh penumpang kapal *Ro-Ro* di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

Untuk penentuan jumlah sampel dari sebuah populasi digunakan rumus *Slovin*. Adapun perhitungan Rumus *Slovin* adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1+N.e^2}$$

Keterangan:

n= ukuran sampel

N= jumlah populasi (jumlah penumpang 15 hari)

e= nilai signifikan (5%)

Jumlah penumpang dalam 15 hari adalah 1.316 penumpang pada lampiran 1.

$$n = \frac{1.316}{1+1.316 \times 0,05^2}$$

$$n = \frac{1.316}{4,29}$$

n = 306,75 atau 307 orang responden.

2. Uji validitas dan reliabilitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur pernyataan yang ada didalam kuesioner. Uji coba kuesioner dilakukan kepada 30 responden secara acak dimana data yang diperoleh dari hasil kuesioner. Item-item yang berada didalam kuesioner tersebut memiliki nilai korelasi > 0,361 dan dikategorikan valid, baik itu variabel kepentingan maupun kinerja. Selanjutnya dilakukan uji reliabilitas, berdasarkan hasil uji reliabilitas tersebut diperoleh

koefisien reliabilitas *Alpha Cronbach* kinerja sebesar 0,731 dan koefisien reliabilitas *Alpha Cronbach* kepentingan sebesar 0,703, diatas standar nilai yang ditetapkan untuk *Alpha Cronbach* yaitu 0,700. Hal tersebut menunjukkan kuesioner tersebut memiliki kehandalan yang baik dalam mengukur variabel kinerja dan kepentingan.

- Analisis tingkat kepuasan penumpang berdasarkan *Customer Satisfaction Index* Berikut merupakan item atribut dalam kuisoner/angket untuk mengukur tingkat kepuasan pelayanan pada pelabuhan penyeberangan ini.

Tabel 3 Atribut dalam Kuisoner

No. Atribut	Atribut
A1	Ruang tunggu yang nyaman
A2	Toilet bersih dan tidak berbau
A3	Musholla yang memadai
A4	Ruang Menyusui dan fasilitas penumpang difable
A5	Fasilitas informasi
A6	Fasilitas parkir yang memadai
A7	Fasilitas penyelamatan darurat
A8	Fasilitas kesehatan
A9	Petugas keamanan mudah dikenali
A10	Petugas yang melayani penumpang mudah dikenali
A11	Fasilitas bagasi penumpang
A12	Fasilitas pencegah tindak kriminal (CCTV)
A13	Fasilitas lajur penumpang
A14	Proses pembelian tiket
A15	Proses naik ke kapal
A16	Ketanggapan petugas dalam memberikan informasi
A17	Fasilitas layanan pengaduan penumpang

Analisis tingkat kepuasan penumpang terhadap pelayanan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus dapat dihitung dengan mneggunakan metode *Customer Satisfaction Index*.

Tabel 4 Hasil Analisis *Customer Satisfaction Index*

No. Atribut	Tingkat Kepuasan Rata-Rata (MSS)	Tingkat Kepentingan Rata-Rata (MIS)	Weight Factors (WF) %	Weight Score (WS)
1	2.20	4.54	6.14	13.53
2	2.30	4.50	6.09	13.98
3	3.38	4.40	5.95	20.12
4	2.18	4.38	5.92	12.91
5	3.25	4.43	5.99	19.49
6	2.41	4.45	6.02	14.53
7	2.24	4.42	5.97	13.39
8	2.17	4.17	5.64	12.26
9	3.39	4.48	6.05	20.52
10	3.55	4.35	5.88	20.88
11	2.69	4.26	5.76	15.51
12	2.45	4.47	6.04	14.77
13	3.09	4.35	5.88	18.16
14	2.85	4.36	5.90	16.83
15	2.82	4.16	5.62	15.85
16	3.14	4.14	5.60	17.58
17	3.26	4.10	5.54	18.09
JUMLAH	47.39	73.95	73.95	278.40

Selanjutnya nilai *Customer Satisfaction Index* dapat diperoleh dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$CSI = \sum_{k=1}^p \frac{WS_i}{HS \times 100\%}$$

HS = High Score (Skala Likert tertinggi yang digunakan pada kuesioner)

$$CSI = \sum \frac{278.40}{5 \times 100\%} = 55.68\%$$

Dari hasil analisis diatas didapatkan bahwa tingkat kepuasan penumpang atas kinerja kualitas pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus sebesar 55.68% dan kriteria kepuasan pelanggan tersebut berada pada kategori cukup puas.

4. Analisis kondisi pelayanan dengan menggunakan *Importance Performance Analysis* Dalam metode ini, Kuisisioner dikembangkan dari dimensi SERVQUAL (*Service Quality*) yang terdiri dari 5 dimensi yakni *Tangible* (Berwujud), *Reliability* (Keandalan), *Responsiveness* (Ketanggapan), *Assurance* (Jaminan), *Empathy* (Empati) dengan menggunakan kuesioner likert dengan skala ordinal (1-5)

Tabel 5 Kodefikasi Atribut dalam Dimensi

DIMENSI	NO ATRIBUT	ATRIBUT	NOTASI
Tangible (Berwujud)	A1	Ruang tunggu	Tangib1
	A2	Toilet	Tangib2
	A3	Musholla	Tangib3
	A6	Fasilitas parkir	Tangib4
	A13	Fasilitas lajur penumpang	Tangib5
Reliability (Keandalan)	A5	Fasilitas informasi	Real1
	A14	Proses pembelian tiket	Real2
	A15	Proses naik ke kapal	Real3
Responsiveness (Ketanggapan)	A9	Petugas keamanan mudah dikenali	Res1
	A10	Petugas yang melayani penumpang mudah dikenali	Res2
	A16	Ketanggapan petugas dalam memberikan informasi	Res3
Assurance (Jaminan)	A7	Fasilitas penyelamatan darurat	Ass1
	A8	Fasilitas kesehatan	Ass2
	A12	Fasilitas pencegah tindak kriminal (CCTV)	Ass3
Empathy (Empati)	A4	Ruang Menyusui dan fasilitas penumpang difable	Emp1
	A11	Fasilitas bagasi penumpang	Emp2
	A17	Petugas bersedia mendengar keluhan kesah penumpang	Emp3

Kuadran I (Prioritas Utama) Nomor item: Tangib1, Tangib2, Tangib4, Ass1, Ass3, Emp1	Kuadran II (Pertahankan Prestasi) Nomor item: Tangib3, Tangib5, Real1, Real2, Res1
Kuadran III (Prioritas Rendah) Nomor item: Ass2, Emp2	Kuadran IV (Berlebihan) Nomor item: Real3, Res2, Res3, Emp3

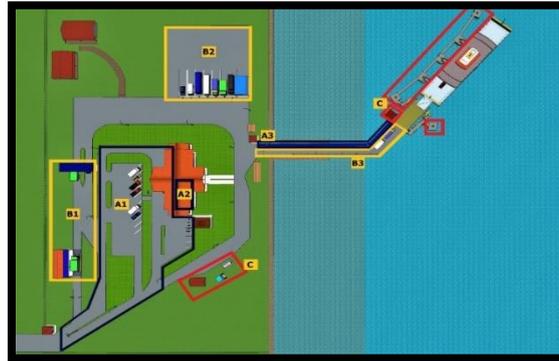
Gambar 2 Hasil Analisis *Importance Performance Analysis*

Pada Kuadran I (Prioritas Utama)

Atribut-atribut yang berada pada kuadran ini dianggap sangat penting oleh penumpang tetapi pelayanannya tidak memuaskan. Pengelola pelabuhan harus memprioritaskan dan fokus memperbaiki pelayanan-pelayanan yang berada pada kuadran ini demi meningkatkan kualitas pelayanan pelabuhan. Didapatkan bahwa jenis pelayanan yang harus diperbaiki dan ditingkatkan kualitasnya menurut kepuasan penumpang adalah Ruang tunggu yang bersih dan nyaman, toilet yang bersih dan tidak berbau, Fasilitas parkir yang memadai, Fasilitas peralatan penyelamatan darurat, Pencegah tindak kriminal (CCTV), Ruang menyusui dan fasilitas penumpang *difable*.

Analisis Sterilisasi dengan Sistem Zonasi Pelabuhan Penyeberangan

Peraturan Menteri No.29 Tahun 2009, Bab 2, pasal 2 ayat (1) Setiap pelabuhan penyeberangan wajib dikelola dengan aman, nyaman, tertib dan lancar. (2) Untuk mewujudkan pelabuhan penyeberangan yang aman, nyaman, tertib dan lancar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilakukan pengaturan dan pengendalian baik penumpang maupun kendaraan dengan melaksanakan sterilisasi pelabuhan penyeberangan. Pasal 3 (1) Sterilisasi pelabuhan penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2), dilakukan melalui sistem zonasi.



Gambar 3 *Layout* Rencana Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus

Keterangan gambar :

1. Zona penumpang (Zona A)
 - Zona A1: Yaitu zona umum yang berfungsi untuk penempatan loket penumpang dan parkir kendaraan, hanya diperuntukan bagi pengantar dan penjemput penumpang.
 - Zona A2: Zona A2 untuk ruang tunggu dan hanya di peruntukan bagi calon penumpang yang telah memiliki tiket.
 - Zona A3 : Yaitu zona terbatas yang berfungsi hanya untuk penumpang yang melewati *gangway* yang telah diperiksa tiket penumpangnya.
2. Zona kendaraan (Zona B)
 - Zona B1 : Yaitu zona penempatan jembatan timbang dan loket kendaraan (*tollgate*) yang berfungsi menimbang kendaraan sebelum masuk ke kapal dan *tollgate* untuk melakukan pembayaran tiket kendaraan menyeberang di Pelabuhan Penyeberangan.
 - Zona B2 : Yaitu zona terbatas yang berfungsi untuk lapangan parkir antrian kendaraan menyeberang yang sudah memiliki tiket sebelum masuk kapal.
 - Zona B3 : Yaitu zona terbatas yang berfungsi sebagai area kendaraan siap muat/siap masuk kapal.
3. Zona Keamanan (Zona C)
 - Zona C : yang berfungsi untuk keamanan dan keselamatan fasilitas yang penting, yang terlarang dimasuki kecuali petugas, antara lain: a. Bak penampung air, b. Gardu Listrik/ Genset, c. Rumah MB d. Tempat Bolder

Analisa Pengaturan Pola Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Setelah Tata Letak Sistem Zonasi Diterapkan

Lajur bagi penumpang dan kendaraan saat ini belum berjalan dengan baik dan optimal. Oleh karena itu, demi menunjang pelayan di suatu pelabuhan Penyeberangan, harus ada pengaturan pola lalu lintas penumpang dan kendaraan masuk maupun keluar dari Pelabuhan.

Berikut penjelasan skema pola arus lalu lintas penumpang naik maupun turun dari kapal.

1. Naik ke kapal
 - a. Semua penumpang dan pengantar/penjemput masuk melalui pintu masuk Pelabuhan Penyeberangan dan menurunkan penumpang di tempat parkir kendaraan pengantar/penjemput, lalu calon penumpang menuju loket tiket penumpang yang terletak di area Gedung utama (zona A1)
 - b. Penumpang yang memiliki tiket wajib menunggu di ruang tunggu (zona A2).
 - c. Penumpang yang akan naik ke kapal, keluar terlebih dahulu dari ruang tunggu dan menuju *gangway*, disini akan dilakukan pemeriksaan tiket, dan hanya satu kali saja dilakukan pengecekan tiket (zona A3)
 - d. Penumpang masuk ke kapal melalui pintu rampa dengan mengikuti instruksi operator kapal (zona C).
2. Turun dari kapal
 - a. Semua penumpang turun dari kapal masuk ke garbar khusus penumpang (*gangway*) melalui dermaga menuju ruang tunggu penumpang (zona A2).
 - b. Setelah sampai di ruang tunggu (zona A2), penumpang keluar menuju lapangan parkir bagi penumpang yang dijemput.
 - c. Semua penumpang baik yang dijemput maupun pejalan kaki keluar dari pelabuhan (zona A1)

Berikut penjelasan skema pola arus lalu lintas kendaraan naik maupun turun dari kapal.

1. Naik ke kapal
 - a. Semua jenis kendaraan masuk melalui pintu masuk Pelabuhan Penyeberangan menuju jembatan timbang dan *tollgate* kendaraan (zona B1).
 - b. Semua kendaraan masuk ke lapangan parkir siap muat antrian kendaraan (zona B2).
 - c. Sebelum masuk ke area siap muat masuk kapal kendaraan dilakukan pemeriksaan tiket dan menuju area siap muat masuk kapal sesuai dengan instruksi operator pelabuhan (zona B3).
 - d. Kendaraan masuk kapal melalui dermaga *moveble bridge* dengan teratur sesuai instruksi operator kapal (zona C).
2. Turun dari kapal
 - a. Semua jenis kendaraan keluar melalui pintu rampa kapal dan dermaga (zona C) menuju zona B3.
 - b. Setelah sampai di zona B3, kendaraan menuju keluar ke zona B1.
 - c. Semua Kendaraan keluar melalui pintu keluar Pelabuhan Penyeberangan (zona B1).

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada penelitian ini, maka dapat diambil kesimpulan antara lain:

1. Berdasarkan analisis peramalan pertumbuhan penumpang dan kendaraan menggunakan metode Regresi Linear Berganda dan *Compounding Factor* pada 5 tahun kedepan (2025) pertumbuhan penumpang meningkat sebesar 11% atau sebesar 67.931 penumpang dan kendaraan meningkat sebesar 42.621 kendaraan yang didominasi kendaraan barang. Dari peningkatan Pertumbuhan penumpang dan kendaraan pada tahun 2025 maka kebutuhan fasilitas daratan untuk tahun rencana (2025) di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus juga perlu ditingkatkan serta perbaikan dan penambahan fasilitas daratan lainnya.

2. Berdasarkan hasil analisis menggunakan *Customer Satisfaction Index* didapatkan bahwa persentase penilaian kepuasan penumpang terhadap kinerja pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus adalah sebesar 55,68% dengan kategori cukup puas dan untuk analisis menggunakan *Importance Performance Analysis* didapatkan bahwa jenis pelayanan yang harus diperbaiki dan ditingkatkan kualitasnya menurut kepuasan penumpang adalah Ruang tunggu yang bersih dan nyaman, toilet yang bersih dan tidak berbau, Fasilitas parkir yang memadai, Fasilitas peralatan penyelamatan darurat, Pencegah tindak kriminal (CCTV), Ruang menyusui dan fasilitas penumpang *difable*.
3. Belum diterapkan sistem zonasi dan sterilisasi pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus yang menyebabkan orang/kendaraan yang tidak berkepentingan bebas keluar masuk area pelabuhan, orang yang berjualan tidak teratur, calon penumpang yang menunggu kedatangan kapal tidak pada ruang tunggu sehingga tingkat pelayanan dan kondisi operasional di Pelabuhan ini belum berjalan dengan baik.
4. Akibat dari belum diterapkannya sistem zonasi wilayah di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus, maka pola lalu lintas penumpang dan kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus saat ini belum berjalan dengan baik dan tidak teratur. Seperti jalur keluar/masuk penumpang yang masih tergabung dengan jalur kendaraan.
5. Pada peramalan pertumbuhan penumpang menggunakan regresi linier berganda dengan variabel produktivitas penumpang, jumlah penduduk, dan PDRB. Dari hasil regresi tersebut didapatkan $R = 0,723$, Artinya adalah korelasi antara jumlah penduduk dan PDRB terhadap produktivitas penumpang adalah positif dan kuat (Korelasi Berganda) dan Koefisien Determinasi atau R^2 sebesar $0,523 = 52,3\%$, Artinya 52,3% dari Produktivitas penumpang dapat dinyatakan oleh jumlah penduduk dan PDRB. Akan tetapi hasil dari penelitian ini Koefisien Determinasi/ R^2 masih belum mendekati nilai 1 sampai -1 hanya sebesar 0,548 yang berarti masih belum cukup kuat antara ketiga variabel tersebut.

Daftar Pustaka

- Abubakar, 2013. *Transportasi Penyeberangan*. PT.RajaGrafindo Persada : Jakarta
- J. Supranto, 1997. *Pengukuran Tingkat kepuasan Pelanggan*. Jakarta: Rineka cipta.
- Oliver, R.L., 1997. *Satisfaction: A Behavioral Perspective on the Customer*. New York: McGraw-Hill, Inc.
- Nasution, 2008. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia : Jakarta
- Miro, 2010. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga : Jakarta
- Triatmodjo, 2010. *Perencanaan pelabuhan*. Beta Offset Yogyakarta : Yogyakarta

Lampiran

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.740 ^a	0.548	0.096	8292.51953

a. Predictors: (Constant), X2, X1

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	547500.897	346357.069		1.581	0.255
	X1	-0.762	0.515	-1.955	-1.479	0.277
	X2	5.718	3.676	2.056	1.556	0.260

a. Dependent Variable: Y