

PENGEMBANGAN KEBUTUHAN FASILITAS DARAT DI PELABUHAN PENYEBRANGAN TANJUNG RU PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

Yuza Vennas Tari

Politeknik Transportasi Darat
Indonesia - STTD

Jln. Raya Setu No 89, Cibuntu,
Cibitung, Bekasi (17520)

yuzavennastari@taruna.ptdisttd.ac.id

Nomin

Politeknik Transportasi Darat
Indonesia - STTD

Jln. Raya Setu No 89, Cibuntu,
Cibitung, Bekasi (17520)

nomin@pengajar.ptdisttd.ac.id

Nyimas Arnita Aprilia

Politeknik Transportasi Darat Indonesia
- STTD

Jln. Raya Setu No 89, Cibuntu,
Cibitung, Bekasi (17520)

nyimas.aprilia@pengajar.ptdisttd.ac.id

Abstract

Tanjung Ru Crossing Port serves the Tanjung Ru – Sadai route with the KMP ship. Gorare. Ferry transportation has a very important role in the transportation sector, which is to function as a moving bridge that connects the road network and/or rail network which is cut off due to the presence of water to transport passengers, vehicles, and goods. By providing optimal services, ports need to improve services to the community and service users. The purpose of this study was to determine the results of forecasting the need for land facilities and vehicle and passenger circulation systems. This research technique was carried out in natural conditions, primary and secondary data sources. This research data is obtained through port productivity data, vehicles and passengers using documentation studies and online media searches.

Keywords: Crossing Port, Land Facilities, and Circulation

Abstrak

Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Ru melayani lintasan Tanjung Ru – Sadai dengan kapal KMP. Gorare. Angkutan penyebrangan 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. Dengan memberikan pelayanan yang optimal, pelabuhan perlu meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat dan pengguna jasa. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hasil forecasting kebutuhan fasilitas darat serta sistem sirkulasi kendaraan maupun penumpang. Teknik penelitian ini dilakukan pada kondisi yang alamiah, sumber data primer dan sekunder. Data penelitian ini didapatkan melalui data produktivitas pelabuhan, kendaraan dan penumpang memanfaatkan studi dokumentasi serta penelusuran media online.

Kata Kunci: Pelabuhan Penyebrangan, Fasilitas Darat dan Sirkulasi

PENDAHULUAN

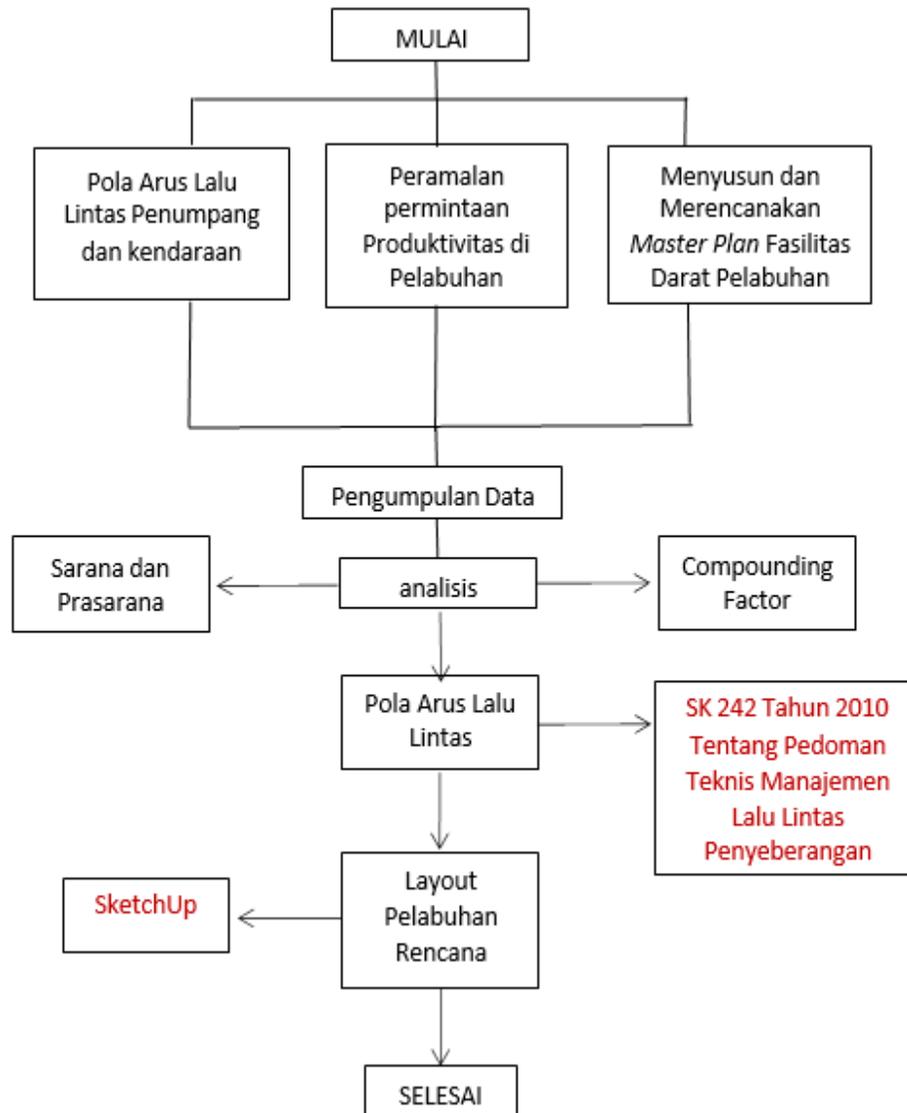
Kabupaten Belitung terletak di ibukota Tanjung Pandan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Kabupaten ini terdapat sebuah pelabuhan penyeberangan yang menjadi salah satu simpul utama sebagai pembangkit perekonomian di daerah tersebut. Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Ru dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Belitung melayani kapal milik PT. ASDP Indonesia Ferry dengan kapal KMP. Gorare dengan jarak 82 Mil laut memiliki waktu tempuh ± 12 jam yang melayani lintasan Tanjung Ru-Sadai.

Untuk memberikan pelayanan yang optimal maka pihak pengelola pelabuhan perlu meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat dan pengguna jasa pelabuhan. Dalam pengelolaannya saat ini masih terdapat fasilitas dan sistem di pelabuhan yang harus di perbaiki. Seperti tidak dipisahannya antara lapangan parkir siap muat dan lapangan parkir pengantar penjemput, tidak tersedia jembatan timbang dan portal, belum tersedia fasilitas khusus penumpang menuju kapal sehingga kendaraan dan penumpang masuk ke kapal melalui jalan yang sama. Dan dapat membahayakan keselamatan pengguna jasa yang berada di pelabuhan. Serta belum tersedianya beberapa fasilitas pokok dan penunjang lainnya. Berdasarkan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa setiap pelabuhan wajib memiliki rencanainduk pelabuhan yang menjadi acuan bagi arah dan pola pembangunan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyebrangan yang dimana pelabuhan penyebrangan wajib dikelola dengan aman, nyaman, tertib dan lancar dilakukan pengaturan pengendalian baik penumpang maupun kendaraan dengan melaksanakan sterilisasi pelabuhan penyebrangan.

Sehingga peneliti memiliki tujuan yaitu menentukan kebutuhan fasilitas darat melalui jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang serta sirkulasi pergerakan rencana kendaraan dan penumpang. Pelabuhan untuk saat ini belum adanya gangway dan belum adanya jembatan timbang mengingat pelayaran lintasan Tanjung Ru – Sadai cukup jauh untuk itu perlunya fasilitas tersebut, sedangkan untuk pejalan kaki menuju kapal tidak menggunakan gangway yang dimana jika penumpang ingin naik ke kapal harus menunggu bongkar muat kendaraan terlebih dahulu. Untuk meningkatkan kualitas pelayanan bagi pengguna jasa pelabuhan perlu memperhatikan kondisi fasilitas darat pelabuhan.

METODE PENELITIAN

Adapun alur penelitian ini menggambarkan bagaimana peneliti dalam memproses suatu tahapan yang akan dilaksanakan dalam penelitian ini.



HASIL DAN PEMBAHASAN

Yang menjadi sarana transportasi pada angkutan penyeberangan Tanjung Ru Kabupaten Belitung, dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Bangka merupakan kapal tipe Ro-Ro 1 (satu) buah dan dikelola oleh PT. Bukit Marapin Nusantra Lines tipe Ro-Ro 5 (lima) buah kapal.

Tabel 1 Karakteristik Kapal Penyeberangan Pelabuhan Tanjung Ru

Nama Kapal	Pelabuhan Asal	Pelabuhan Tujuan	GRT	Kapasitas	
				Penumpang	Kendaraan
KMP. Gorare	Tanjung Ru	Sadai (Bangka)	235	82 Orang	± 14 Campuran
PT. ASDP INDONESIA FERRY (Persero)					
KMP.SAKURA EXPRESS	Tanjung Priok	Pangkal Balam	3.610	450 Orang	± 50 Campuran
KM. SALVIA	Tanjung Priok	Pangkal Balam	2.439	350 Orang	± 30 Campuran
KM. SAWITA	Tanjung Priok	Pangkal Balam	1.890	350 Orang	± 27 Campuran
KM. STAR BELITUNG	Tanjung Priok	Pangkal Balam	2.534	350 Orang	± 37 Campuran
KM. SRIKANDI LINES	Tanjung Priok	Pangkal Balam	1.983	400 Orang ± 66 Mini Bus	
PT BUKIT MARAPIN NUSATARA LINES					



PETA JARINGAN TRAYEK

Tabel 2 Data Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan KMP. Gorare

Uraian	PRODUKTIVITAS							Jumlah
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Penumpang	9399	10189	10817	11324	12190	12824	12657	79400
Kendaraan Gol I	0	0	0	0	0	0	0	0
Kendaraan Gol II	410	454	518	591	697	852	739	4261
Kendaraan Gol III	0	0	13	21	31	41	32	138
Kendaraan Gol IV A	312	325	397	464	652	760	642	3552
Kendaraan Gol IV B	247	271	364	423	484	526	468	2783
Kendaraan Gol V A	101	114	136	178	204	252	255	1240
Kendaraan Gol V B	152	180	205	257	302	364	374	1834
Kendaraan Gol VI A	59	70	83	99	123	151	154	739
Kendaraan Gol VI B	136	159	185	186	224	272	275	1437
Kendaraan Gol VII	45	54	82	112	124	140	129	686
Kendaraan Gol VIII	1	3	2	4	2	6	3	21
Total	6797	8010	10342	11900	13820	15205	13368	79442

Tabel 3 Produktivitas Kenaikan Penumpang

No	Tahun	Penumpang	Kenaikan (%)
1	2014	9399	-
2	2015	10.189	8,40
3	2016	10.817	6,16
4	2017	11.324	4,68
5	2018	12.190	7,64
6	2019	12.824	5,20
7	2020	12.657	1,30
Rata-rata Penumpang		11.342	5,56

Tabel 4 Produktivitas Kenaikan Kendaraan

Golongan	Produktivitas Kendaraan														Rata Rata Kenaikan
	2014	Naik (%)	2015	Naik (%)	2016	Naik (%)	2017	Naik (%)	2018	Naik (%)	2019	Naik (%)	2020	Naik (%)	
I	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
II	410	-	454	10,73	518	14,09	591	14,09	697	17,93	852	22,28	861	1,04	13,36
III	0	-	0	-	13	-	20	53,84	31	55	41	32,25	41	-	47,03
IVA	312	-	325	4,16	397	22,15	464	16,87	652	40,51	760	16,56	782	2,89	17,19
IVB	247	-	271	9,71	364	34,31	423	16,20	484	14,42	526	8,67	530	0,76	14,01
VA	101	-	114	12,87	136	19,29	178	30,88	204	14,60	252	23,52	267	5,95	17,85
VB	152	-	180	18,42	205	13,88	257	25,36	302	17,50	364	20,52	374	2,74	16,40
VIA	59	-	70	18,64	83	18,57	99	19,27	123	24,24	151	22,76	154	1,98	17,57
VIB	136	-	159	16,91	185	16,35	211	14,05	224	6,16	272	21,42	275	1,10	12,66
VII	45	-	54	20	82	51,85	112	36,58	124	10,71	140	12,90	152	8,57	23,43
VIII	2	-	3	-50	2	-33,33	3	50	2	-33,33	3	50	4	33,33	2,77
Jumlah			1630	61,44	1985	157,16	2358	277,14	2843	167,74	3361	230,88	3440	58,36	158,78

Untuk hasil analisis jumlah penumpang yang diramalkan menggunakan analisis compounding factor untuk jangka pendek (5tahun) sebesar 16424 menengah (10 tahun) sebesar 21464 dan panjang (15tahun) sebesar 28055 menggunakan analisis *Compounding Factor*, dan untuk kenaikan pertiap tahun penumpang sebesar 5,56%. Dan untuk pertumbuhan kendaraan kendaraan yang diangkut merupakan golongan II, III, IVA, IVB, VB, VIB, VII, dan VIII perlu meningkatkan fasilitas pelayanan di Pelabuhan Tanjung Ru untuk memfasilitasi peningkatan dan menunjang keamanan bagi kendaraan maupun penumpang selama pelayaran lintasan Tajung Ru-Sadai. Untuk kegiatan operasional sekarang hanya menggunakan kapal KMP.Gorare dengan GT 235 sedangkan produktivitas penumpang dan kendaraan tiap tahunnya meningkat oleh karna itu dari pihak operator pelabuhan maupun penyedia jasa harus melakukan evaluasi terhadap kebutuhan di Pelabuhan Tanjung Ru demi menunjang keamanan dan keselamatan saat berlayar

Tabel 5 Peramalan Produktivitas Penumpang dan Kendaraan

Jenis Peramalan	Periode		
	Pendek	Menengah	Panjang
Penumpang (orang)	16424	21464	28055
Kendaraan (unit)			
Golongan II	1607	3001	5603
Golongan III	281	639	1524
Golongan IVA	1721	3796	8347
Golongan IVB	1020	1966	3782
Golongan VA	605	1373	3116
Golongan VB	798	1707	3648
Golongan VIA	345	772	1730
Golongan VIB	497	900	1623
Golongan VII	434	1244	2559
Golongan VIII	5	5	6
Jumlah	7313	15403	31938

ANALISIS FASILITAS DARAT

Pada analisis pengembangan fasilitas daratan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Ru di dalam penelitian ini direncanakan untuk jangka pendek (5 tahun), menengah (10 tahun) dan panjang (15 tahun). Analisa kondisi yang terjadi serta mengidentifikasi masalah yang terjadi maka diusulkan untuk pemecahan masalah yang ada.

1. Jembatan Timbang

Untuk jembatan timbang dan tollgate belumdada saat ini dengan perkiraan penyebrangan 12 jam untuk itu perlunya pembangunan jembatan timbang portabel, bisa menimbang berbagai macam kendaraan yang memiliki berbagai macam ukuran danmempermudah proses muat kendaraan yang membawa barang masuk ke kapal untuk kebutuhan jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang hanya perlu menggunakan 1 Jembatan Timbang dan Tollgate.

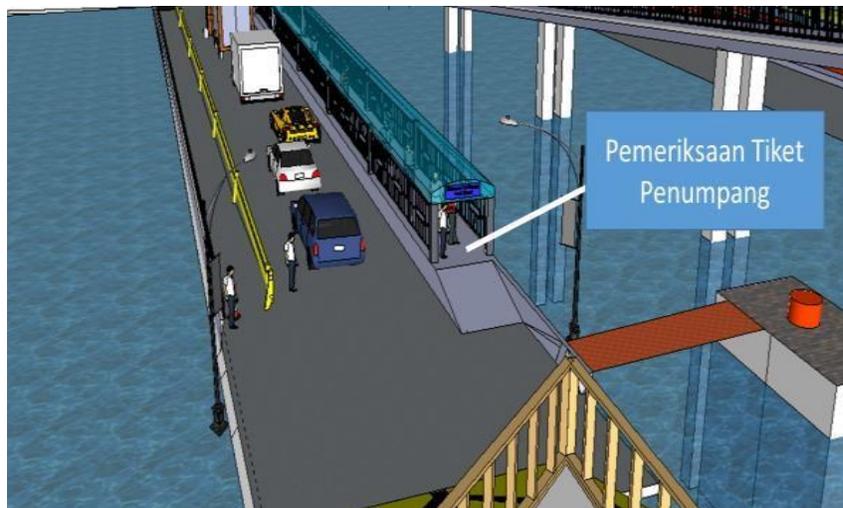
Gambar 1 Jembatan Timbang dan Tollgate Rencana



2. Gangway

Gangway untuk saat ini belum ada jadi untuk penumpang naik ke kapal melalui Casteen agar tidak bergabung dengan kendaraan, mungkin untuk casteen perlu adanya railing samping agar penumpang tetap aman untuk jangka pendek dan jangka menengah memiliki L 1,9 m dan P 90 m, sedangkan untuk jangka panjang Untuk produktivitas penumpang saat ini belum terlalu ramai, dan keberangkatanpun masih 3 hari dalam seminggu untuk itu penggunaan *Acces Bridge* bisa dibangun untuk jangka panjang memiliki L 2 m dan P 125 m dan apabila sudah adanya kapal tambahan dikarnakan untuk saat hanya ada 1(satu) buah kapal.

Gambar 2 Gangway (Casteen) Rencana



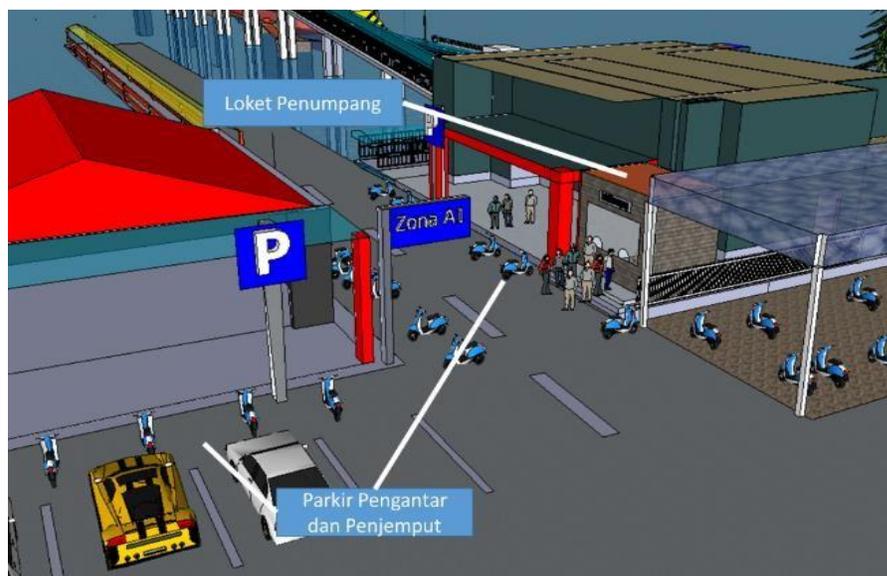
Gambar 3 Gangway Rencana



3. Lapangan Parkir Pengantar Penjemput

Lapangan siap parkir untuk sekarang masih bergabung dengan lapangan siapmuat dengan luas 2500 m² (gabung) oleh karna itu tidak perlu perluasan lapangan parkir dan siap muat hanya perlu mengatur tiap zona. Namun tidak menutup kemungkinan jika ada penambahan luasan lapangan parkir untuk jangka waktu panjang. Memiliki luasan untuk Jangka Pendek 379,78m² Jangka Panjang 810,61 m² dan Jangka Panjang 2500 m².

Gambar 4 Lapangan Parkir Rencana



4. Lapangan Parkir Pengantar Penjemput

Lapangan siap parkir untuk sekarang masih bergabung dengan lapangan siapmuat dengan luas 2500 m² (gabung) oleh karna itu tidak perlu perluasan lapangan parkir dan siap muat hanya perlu mengatur tiap zona. Namun tidak menutup kemungkinan jika ada penambahan luasan lapangan parkir untuk jangka waktu panjang. Memiliki luasan untuk Jangka Pendek 379,78m² Jangka Panjang 810,61 m² dan Jangka Panjang 2500 m².

Gambar 5 Lapangan Siap Muat Rencana



5. Ruang Tunggu

Ruang tunggu untuk saat ini memiliki luas 134 m² untuk itu tidak perlu penambahan volume, mengingat untuk lintasan Tanjung Ru – Sadai hanya 3 hari dalam seminggu. Namun tidak menutup kemungkinan jika ada penambahan luasan ruang tunggu untuk jangka waktu panjang.

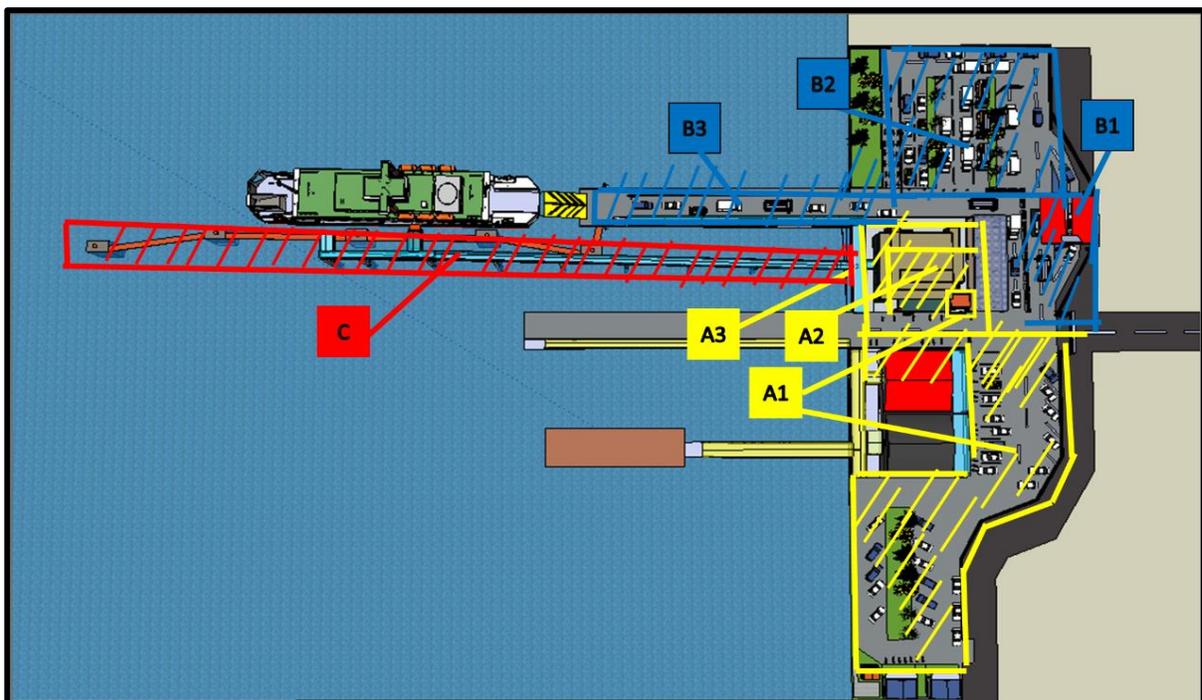
Gambar 6 Ruang Tunggu



Tabel 6 Kondisi Eksisting dan Rencana Pelabuhan Tanjung Ru

Fasilitas	Eksisting	Periode Rencana		
		Pendek	Menengah	Panjang
Ruang Tunggu	83,2 m ²	109,30 m ²	142,85 m ²	186,70 m ²
Kantin	14 m ²	16,39 m ²	21,42 m ²	28,00 m ²
Gedung Terminal	960 m ²	195,32 m ²	255,32 m ²	333,7 m ²
Ruang Administrasi	30 m ²	16,39 m ²	21,42 m ²	28,00 m ²
Parkir Siap Muat	1019,8 m ² (gabung)	379,78 m ²	810,61 m ²	2533 m ²
Parkir Pengantar Penjemput		212,62 m ²	281,82 m ²	363,34 m ²
Bunker (unit)	1	1	1	1
Areal Air Bersih	-	1000 m ³	1000 m ³	1000 m ³
Generator	150 m ²	150 m ²	150 m ²	150 m ²
Gangway (l)	-	2,028 m	2,057 m	2,085 m
Jembatan Timbang (unit)	-	1	1	1
Masjid	60 m ²	60 m ²	60 m ²	60 m ²
Poliklinik	-	60 m ²	60 m ²	60 m ²
Pos Telekomunikasi (unit)	-	2	2	2
Pemadam Kebakaran	-	2 tabung, hydrant dan alarm	2 tabung, hydrant dan alarm	2 tabung, hydrant dan alarm

Lay Out Pembagian Zona di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Ru Berdasarkan PERMENHUBDAR No.29 Tahun 2016 Tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan



Keterangan:

1) Zona penumpang (Zona A)

Zona A1 : Yaitu zona umum yang berfungsi untuk penempatan pintu gerbang pelabuhan, tempat parkir kendaraan pengantar/penjemput, loket tiket penumpang.

Zona A2 : Yaitu zona umum terbatas yang berfungsi sebagai ruang tunggu penumpang untuk calon penumpang yang akan menyeberang

Zona A3 : Yaitu zona terbatas yang berfungsi untuk *gangway* dan sebagai tempat pemeriksaan tiket penumpang.

2) Zona kendaraan (Zona B)

Zona B1 : Yaitu zona umum yang berfungsi untuk pintu gerbang pelabuhan.

Zona B2 : Yaitu zona umum terbatas yang berfungsi untuk lapangan parkir antrian kendaraan menyeberang yang sudah memiliki tiket sebelum masuk kapal.

Zona B3 : Yaitu zona terbatas yang berfungsi untuk lapangan parkir kendaraan siap muat/siap masuk kapal.

3) Zona Keamanan (Zona C)

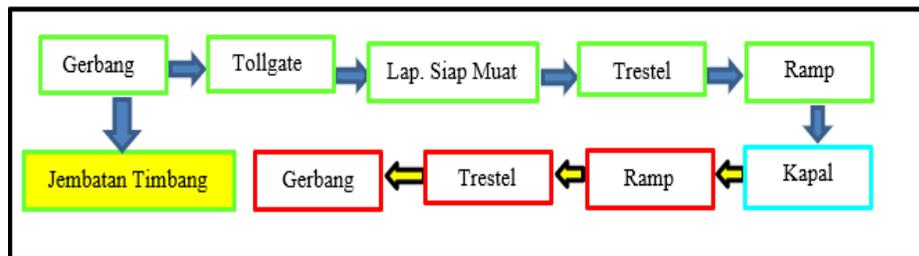
Zona C : yang berfungsi untuk keamanan dan keselamatan fasilitas yang penting, yang terlarang dimasuki kecuali petugas, antara lain:

- a. Bunker
- b. Rumah MB dan *gangway*
- c. Hidran air
- d. Gardu Listrik/ Genset
- e. Tempat Bolder

3. Analisa Pola Arus Lalu Lintas

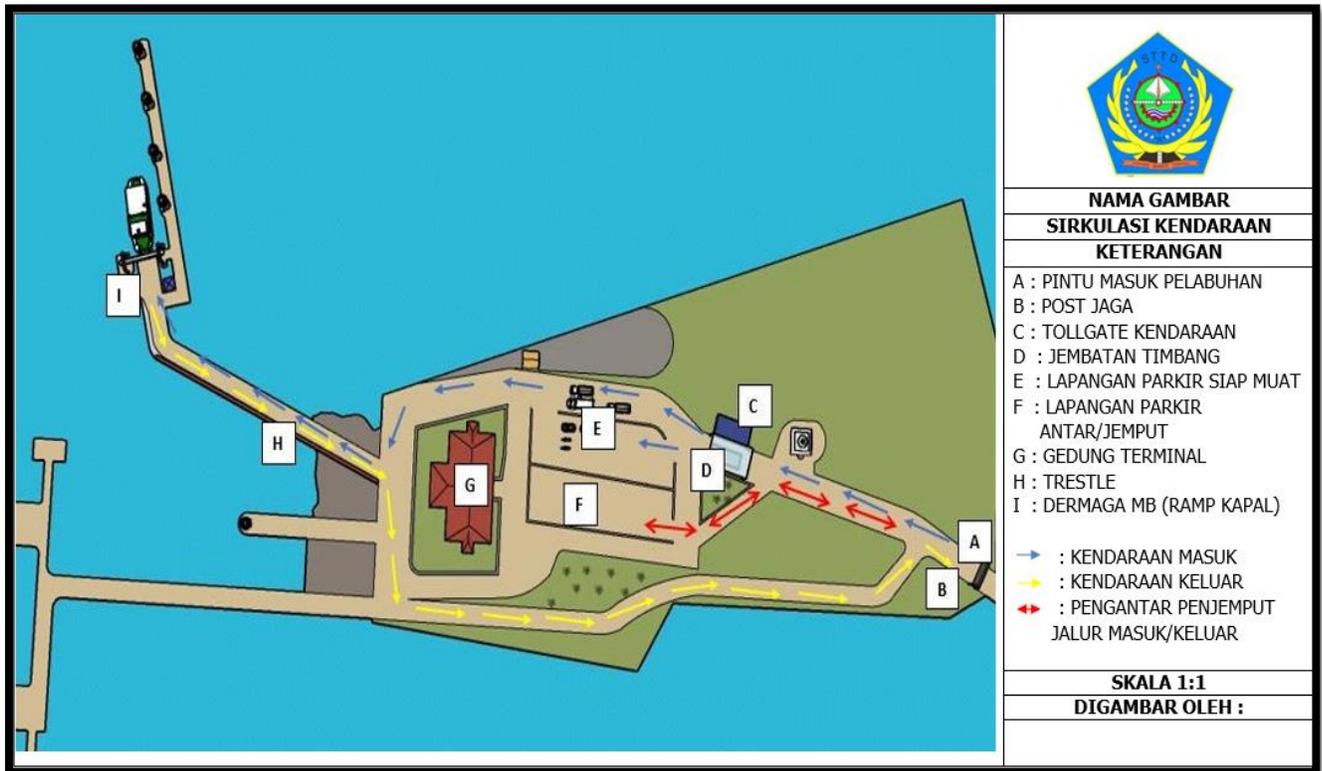
Analisa Sistem Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Ru, pengaturan arus lalu lintas penumpang dan kendaraan masih kurang efektif, yang dapat dilihat dari penumpang yang melintasi area lapangan parkir kendaraan untuk menuju ke kapal, tidak adanya fasilitas gangway sehingga penumpang berjalan melalui Trestle bersamaan dengan kendaraan yang masuk atau keluar kapal. Bagi kendaraan masuk atau keluar ke kapal menempati lapangan siap muat dikarenakan belum terpisahnya antara lapangan parkir dan lapangan siap muat di Pelabuhan Tanjung Ru. Dari hasil analisis di peroleh pemilihan sistem baru dari Jangka Pendek, Jangka Menengah, dan Jangka Panjang tidak ada perubahan yang signifikan hanya ada beberapa perubahan luasan bangunan untuk pertiap 5 tahun sekali dikarenakan kenaikan produktivitas kendaraan maupun penumpang, namun untuk sirkulasi tidak ada perbedaan tetap mengikuti pola pergerakan yang sama. Untuk kendaraan akan tetap melewati lapangan siap parkir menuju lapangan siap muat lalu menimbang muatan kendaraan, membeli tiket di loket yang telah terpisah dari penumpang lalu menuju kapal menggunakan trestle, sebaliknya pun sama dengan pola pergerakan penumpang. Hal tersebut dilakukan untuk menunjang kegiatan operasional Pelabuhan Tanjung Ru demi kenyamanan dan keamanan pengguna jasa maupun operator pelabuhan.

Gambar 8 Skema sirkulasi kendaraan rencana Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Ru

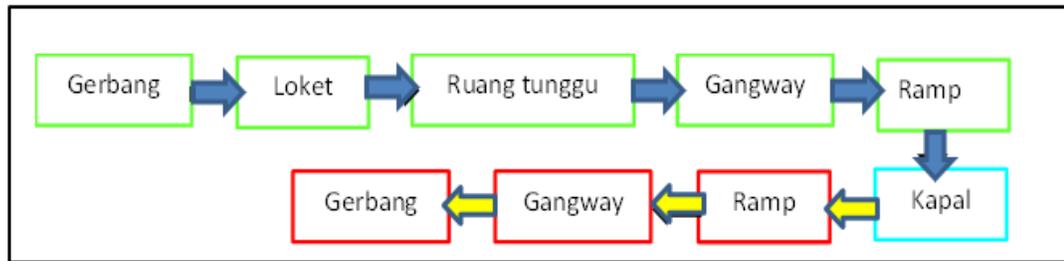


1. Rencana Sirkulasi kendaraan naik ke kapal di Pelabuhan Tanjung Ru:
 - a. Motor dan mobil masuk dari pintu gerbang pelabuhan, langsung membeli tiket di *tollgate* kendaraan
 - b. Bis dan truk yang memiliki muatan kemudian menimbang berat muatan dan kendaraan di jembatan timbang, langsung membeli tiket di *tollgate* kendaraan
 - c. Kendaraan yang telah memiliki tiket kemudian menuju lapangan antrian siap muat
 - d. Kendaraan akan diarahkan oleh petugas menuju area siap masuk ke kapal melewati *trestle* dan kemudian masuk melalui *ramp door*
2. Rencana Sirkulasi kendaraan turun dari kapal di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Ru:
 - a. Kendaraan keluar dari kapal melalui *ramp door* melewati *trestle*
 - b. Kendaraan keluar pelabuhan melalui jalan yang telah direncanakan

Gambar 9 Pola Sirkulasi Kendaraan Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Ru Rencana



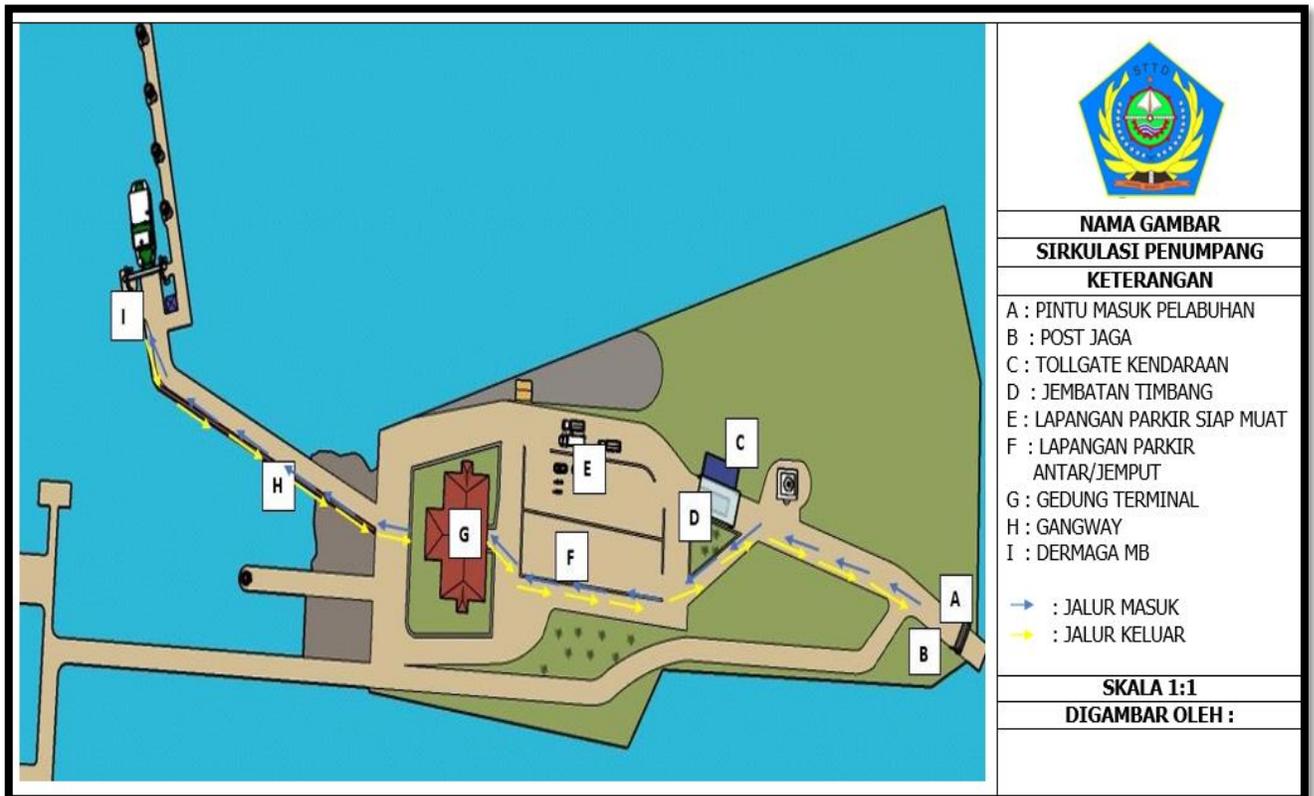
Gambar 10 Skema sirkulasi Penumpang rencana Pelabuhan Penyebrangan Tanjung Ru



1. Rencana Sirkulasi kendaraan naik ke kapal di Pelabuhan Tanjung Ru:
 - a. Calon penumpang masuk ke pelabuhan melalui pintu gerbang menuju ke loket penumpang
 - b. Penumpang yang sudah memiliki tiket kemudian menunggu di ruang tunggu penumpang
 - c. Pengecekan tiket dilakukan sebelum masuk ke *gangway*
 - d. Penumpang berjalan melalui *gangway* menuju ke kapal
 - e. Penumpang masuk ke kapal

2. Rencana Sirkulasi penumpang turun dari kapal di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Ru:
 - a. Penumpang keluar dari kapal
 - b. Penumpang berjalan keluar melalui *gangway*
 - c. Penumpang keluar pelabuhan

Gambar 11 Pola Sirkulasi Penumpang Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Ru Rencana



KESIMPULAN

Adapun kesimpulan dari penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

1. Dengan mengidentifikasi kebutuhan fasilitas daratan dan fasilitas pelayanan penumpang maka didapatkan :
Lapangan siap muat dan lapangan parkir memiliki luasan yang sama untuk jangka pendek $379,78 \text{ m}^2$, jangka menengah $810,61 \text{ m}^2$ dan jangkapanjang 2533 m^2 . Hanya perlu memiliki masing-masing 1 Jembatan Timbang dan Tollgate untuk tiap jangka waktu, sedangkan untuk Gangway Casteen di periode jangka pendek dan menengah memiliki L (1,9m) dan P (90m) dan untuk jangka panjang menggunakan Gangway Access Bridge L (2m) dan P (125). Untuk ruang tunggu jangka pendek $82,10 \text{ m}^2$, jangka menengah $107,30 \text{ m}^2$, sedangkan jangka Panjang $140,27 \text{ m}^2$
2. Untuk proyeksi permintaan penumpang dan kendaraan mengalami kenaikan setiap tahunnya, di tahun 2019 dikarenakan pandemi yang mengakibatkan kenaikan hanya 1,30% jumlah penumpang dari 12.824 ke 12.657 orang dan pada proyeksi tahun 2025 mengalami jumlah penumpang sebanyak 16.424, tahun 2030 sebanyak 21.464 penumpang dan tahun 2035 sebanyak 28.055 penumpang dengan rata rata kenaikan tiap tahunnya sebesar 5,56%.
3. Dengan mengidentifikasi kebutuhan Fasilitas daratan, serta sirkulasi maka di dapatkan :
 - a. Pembuatan pembatas jalan untuk mendukung lancarnya proses bongkar muat dan agar tidak terjadinya crossing.
 - b. Sistem zonasi di Pelabuhan Tanjung Ru agar berjalan dengan aman dan tertib perlu diberikan sosialisasi dan informasi kepada masyarakat tentang sistem zona wilayah yang dipergunakan untuk penumpang dan kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Balohan sesuai
 - c. Pengoptimalisasi gangway sehingga tidak terjadi pertemuan antara penumpang dan kendaraan di depan rampdoor kapal yang membahayakan keselamatan penumpang maupun kendaraan.
 - d. Pengecekan tiket penumpang di dua titik, yaitu di jalur masuk ke gangway dan sebelum masuk ke kapal. Agar orang yang tidak berkepentingan tidak masuk ke zona yang dilarang selain calon penumpang dan petugas.

SARAN

Dari hasil pengamatan dan pembahasan yang dilakukan adapun saran yang bisa dipertimbangkan dalam upaya untuk mengoptimalkan pelayanan, yaitu:

1. Untuk optimalisasi kenyamanan dan keamanan penumpang perlu di perhatikan kelengkapan gangway seperti alat penerang jalan, informasi petunjuk arah, tempat sampah, fasilitas untuk disabilitas dan fasilitas peneduh.
2. Selain base model fasilitas gangway, dapat direkomendasikan skenario keluar dan masuk pelabuhan dari hasil simulasi scenario diharapkan dapat mencegah crossing antar penumpang pejalan kaki dan kendaraan dari gerbang masuk pelabuhan hingga masuk kapal.
3. bagi fasilitas seperti parkir dan lapangan siap muat perlu dilakukannya pembatas perzonasi agar kendaraan lebih teratur di pelabuhan.
4. PT ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Bangka Muntok, selaku pihak yang memiliki kewajiban dalam penyediaan angkutan penyeberangan perlu memperhatikan fasilitas kapal KMP. Gorare dengan GT 234 berlayar selama 12 jam dengan produktivitas yang tiap tahunnya meningkat,
5. Dinas Perhubungan Kabupaten Belitung selaku pihak dalam pengurus Pelabuhan Tanjung Ru. Perlu memperhatikan fasilitas pelayanan untuk penumpang maupun kendaraan harus melalukan pembenahan demi kenyamanan dan keamanan pengguna jasa.

DAFTAR PUSTAKA

- _____,2009. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tentang Kepelabuhanan
- _____,2004. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan
- _____,2015. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tentang Standar Pelayanan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan
- _____,2016. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan
- _____,2010. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan
- _____,1999. Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga Nomor: 76/KPTS/Db/1999 Lampiran No.10 Tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum
- Abu Bakar, Iskandar dkk. Transportasi Penyeberangan. Jakarta Timur: Sekolah Tinggi Transportasi Manajemen Transportasi (STMT) Trisakti, 2010
- Irawati Nani. Perencanaan Pelabuhan. Jakarta: Penerbit PT Indeks, 2019 Kramadibrata, Soedjono. Perencanaan Pelabuhan. Bandung: Institut Teknologi Bandung, 2001
- Putra, Adis. Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan dalam Mendukung Pembangunan Pelabuhan. Manado: Universitas Sam Ratulangi, 2016
- Sani, Zulfiar. Transportasi : Suatu Pengantar. Jakarta: Universitas Indonesia, 2010. Triatmodjo, Bambang. Perencanaan Pelabuhan. Yogyakarta: Penerbit Beta Offset, 2010

