

PENINGKATAN KINERJA FASILITAS DARATAN PELABUHAN PENYEBERANGAN FERRY KENDARI

PERFORMANCE IMPROVEMENT OF LAND FACILITIES OF KENDARI FERRY PORT

**MUHAMMAD ARIF
HERDIANSYAH**
Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5,Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520
m.arif.herdiansyah@gmail.com

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

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

Abstract

Kendari Ferry Port is one of the modes of transportation used by the community in their daily activities. This port is managed by the Southeast Sulawesi Provincial Transportation Service to provide optimal services to the community. It is recommended that port operations apply separate traffic flow patterns for passengers and vehicles by placing signposts that are easily seen by service users at the port.

The method used to complete this research is forecasting demand analysis. To find out the development of passenger and vehicle flows, it is necessary to forecast demand, it aims to estimate the number of passengers and vehicles in the future. Thus, it can be seen the need for the facilities to be provided.

Keywords: *Performance, Land Facilities, Ports, Minimum Service Standards.*

Abstrak

Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari merupakan salah satu moda transportasi yang di gunakan masyarakat dalam beraktivitas sehari-hari. Pelabuhan ini dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara untuk memberikan pelayanan yang optimal kepada masyarakat. Penyelenggaraan Pelabuhan disarankan menerapkan pola arus lalu lintas terpisah untuk penumpang dan kendaraan dengan menempatkan rambu-rambu petunjuk yang mudah dilihat oleh pengguna jasa di pelabuhan.

Metode yang digunakan untuk menyelesaikan penelitian ini ialah analisis forecasting demand. Untuk mengetahui perkembangan arus penumpang dan kendaraan, maka harus melakukan peramalan (forecasting demand) hal itu bertujuan untuk mengestimasi jumlah penumpang dan kendaraan di masa yang akan datang. Dengan demikian dapat diketahui kebutuhan fasilitas yang akan diberikan.

Kata Kunci: Kinerja, Fasilitas Daratan, Pelabuhan, Standar Pelayanan Minimum

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kota Kendari merupakan bagian dari wilayah Indonesia yang terletak di Kawasan timur Indonesia yang merupakan Ibu Kota dari Provinsi Sulawesi Tenggara. Secara astronomis terletak di bagian selatan garis khatulistiwa, kota kendari berbatasan langsung dengan beberapa wilayah antara lain di sebelah utara ada Kabupaten Konawe, di sebelah selatan dan barat ada Konawe Selatan, serta di sebelah timur ada Laut Kendari. Dengan adanya kegiatan perjalanan antar pulau maka pelabuhan memiliki peran penting terhadap masyarakat sebagai sarana perjalanan dengan berbagai

tujuan yang berbeda. Salah satunya Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari merupakan salah satu moda transportasi yang di gunakan masyarakat dalam beraktivitas sehari-hari, Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari ini sangat membantu dalam meningkatkan perekonomian masyarakat di Kota Kendari. al ini berpengaruh pada mutu pelayanan yang di terima pengguna jasa pada Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari yang mana kinerja pelayanan yang di berikan kepada masyarakat masih belum memadai atau belum optimal.

Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana kebutuhan dan pelayanan kinerja fasilitas daratan di Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari?
2. Bagaimana kondisi fasilitas daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari?
3. Bagaimana Penerapan Sistem Zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari?
4. Bagaimana upaya pengaturan pola arus lalu lintas Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari?

Batasan Masalah

Untuk memperjelas pokok permasalahan dalam analisa dan pembahasan hasil penelitian sehingga tidak menyimpang dari sasaran tema yang di sajikan. Kemudian dilakukan persempitan wilayah penelitian agar permasalahan yang akan dikaji dapat dianalisis lebih dalam sehingga pembatasan masalah juga dilakukan agar strategi pemecahan masalah dapat dikerjakan secara sistematis. Maka dari itu batas atas penelitian ini adalah:

1. Daerah studi meliputi area Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari.
2. Penelitian ini membahas mengenai balas tersedianya fasilitas daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari. Dengan mengevaluasi kebutuhan fasilitas daratan baik fasilitas penunjang maupun fasilitas pokok dengan tujuan meningkatkan pelayanan berdasarkan standar pelayanan minimum angkutan Penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari.
3. Membandingkan peningkatan fasilitas sebelum dan sesudah pada kondisi saat ini dan kondisi mendatang. Analisis ini dilakukan pada lokasi fasilitas yang ada pada Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari.

KAJIAN PUSTAKA

Pelabuhan mula-mula mempunyai arti yang sempit, yaitu suatu perairan yang terlindung sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal dengan aman dengan cara membuang sauh (Nyoman Budiarta Raka Mandi). Berdasarkan teori Kenasin (2010) Kepelabuhanan 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.

Fasilitas Pelabuhan

Iskandar Abubakar (2011), menyatakan ada beberapa jenis fasilitas Pelabuhan, antara lain:

Fasilitas pokok, meliputi terminal penumpang, penimbang kendaraan bermuatan, jalan penumpang keluar/masuk kapal (gangway), perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa, penyimpanan bahan bakar (bunker), instalasi air, listrik dan

telekomunikasi, fasilitas pemadam kebakaran, tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal.

Fasilitas Penunjang antara lain kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan, tempat penampungan limbah, fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan, area pengembangan pelabuhan, fasilitas umum lainnya (peribadatan, taman, jalur hijau, dan kesehatan) untuk memenuhi kebutuhan penumpang.

Aspek Legalitas

1. Pelabuhan, menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan Pasal 1 butir 1 dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2018 Pasal 1 butir 16.
2. Penyeberangan, menurut pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009.
3. Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan menurut pasal 1 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010.
4. Angkutan Penyeberangan Berdasarkan pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 tahun 2009.
5. Indikator Pelayanan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan, menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2015
6. Angkutan Penyeberangan Berdasarkan pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 tahun 2009.
7. Indikator Pelayanan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun.
8. Terminal Penumpang Berdasarkan pasal 1 ayat (20) Undang-Undang no. 17 tahun 2008. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2015.
9. Manajemen Pola Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010.

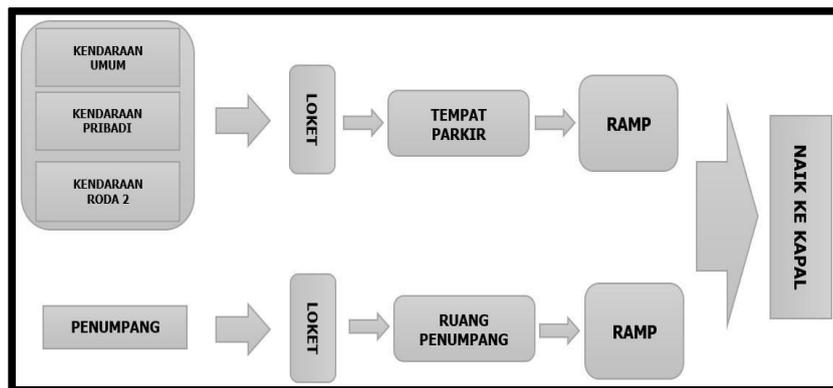
Skema pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang turun dari kapal (kedatangan) dapat dilihat pada Gambar III.1:



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

Gambar III.1 Skema Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Turun Dari Kapal (Kedatangan)

Skema pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang akan naik ke kapal (keberangkatan) dapat dilihat pada Gambar III.2:



Sumber: SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu LintasPenyeberangan
Gambar III. 2 Skema pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang akan naik ke kapal (keberangkatan).

METODOLOGI PENELITIAN

Penulisan skripsi ini menggunakan beberapa metode pendekatan data sebagai bahan acuan dan perbandingan. Pendekatan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi tempat dimana objek berada. Data-data yang di peroleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data Primer

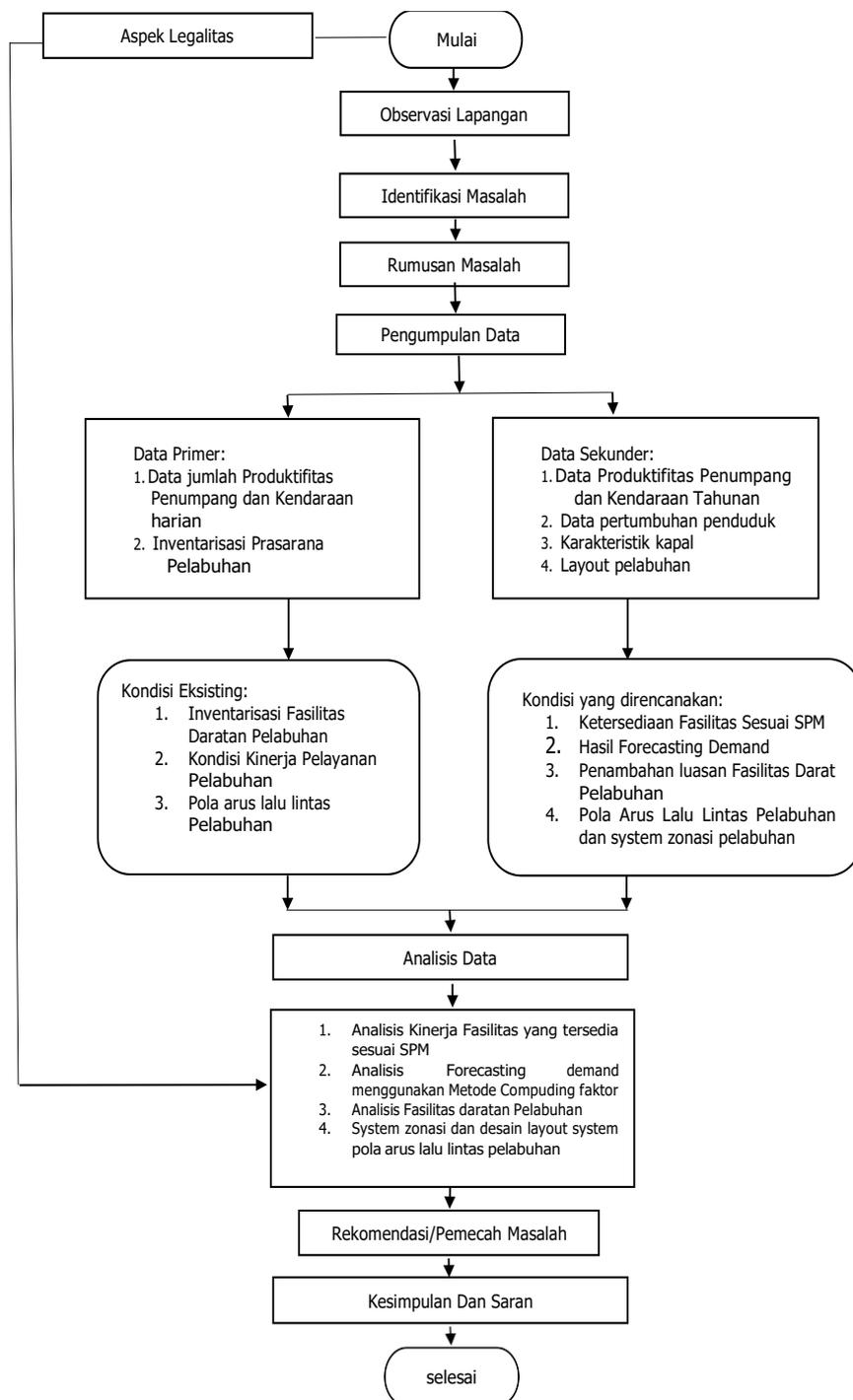
Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya, diamati dan dicatat dari apa yang terjadi di lapangan. Data primer didapat dengan menggunakan metode, antara lain pertama observasi adalah cara pengumpulan data dengan cara melakukan pencatatan dengan cermat dan sistematika secara langsung di lapangan. Data yang telah didapatkan tersebut lalu dicatat agar dapat digunakan sebagai data untuk menganalisa permasalahan yang ada secara tepat, akurat dan pasti. Kedua interview adalah cara pengumpulan data yang diperoleh dengan mengadakan tanya jawab atau wawancara kepada narasumber yang dapat dipercaya. Data yang diperoleh dengan metode ini, berupa pengumpulan data penduduk dan data mengenai fasilitas yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari.

2. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang di peroleh secara tidak langsung tetapi telah ada pada setiap instansi terkait. Data di dapatkan dari instansi terkait seperti:

- a. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara berupa data yang berkaitan dengan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari
- b. PT ASDP Indonesia Ferry berupa data terkait jumlah dan jenis armada yang beroperasi dan jumlah penumpang
- c. Badan pusat statistik Kota Kendari berupa data jumlah penduduk serta pertumbuhannya
- d. Tim PKL Kota Kendari Tahun 2021 berupa data Primer

Kerangka penelitian dibuat dan dijelaskan dalam bentuk bagan Alir penelitian. Hal ini digambarkan dalam sebuah bentuk Bagan yang dimulai dari awal perumusan masalah, hingga penarikan kesimpulan dan saran. Kerangka ini dapat dilihat pada Gambar IV.1.



Gambar IV. 1 Bagan Alur Penelitian

ANALISA DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

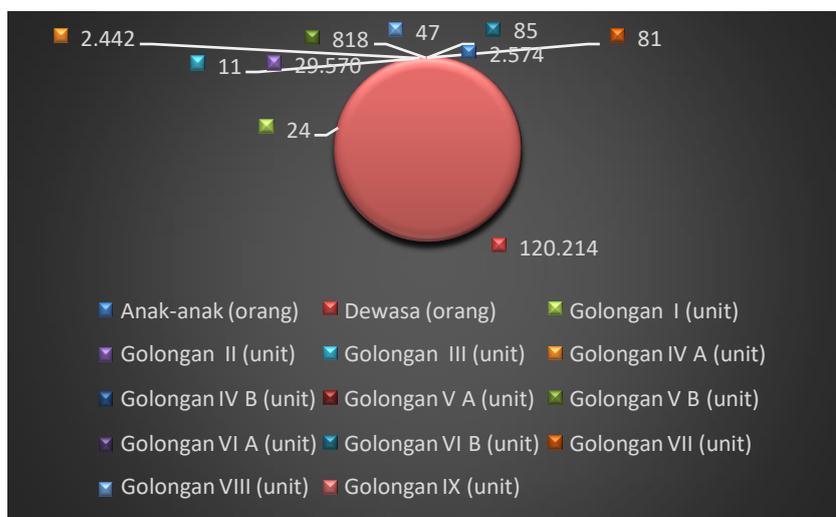
Berdasarkan data yang di dapatkan dari Pelabuhan penyeberangan Ferry Kendari, Untuk muatan kapal penyeberangan yang terdiri atas penumpang dewasa dan penumpang

anak, serta kendaraan golongan I, golongan II, golongan III, golongan IV, golongan V, golongan VI, golongan VII, golongan VIII, dan golongan IX pada tahun 2020 yaitu sebagai berikut :

Tabel V. 1 Jumlah Produktifitas Pada Tahun 2020

Muatan	Jumlah
Penumpang	
Anak - anak	2.574
Dewasa	120.214
Kendaraan	
GOL I	24
GOL II	29.570
GOL III	2
GOL IV	2.233
GOL IV - PICK UP	0
GOL V - BUS	0
GOL V - TRUCK	451
GOL VI - BUS	0
GOL VI - TRUK	60
GOL VII	24
GOL VIII	22
GOL IX	0
Total	155.174

Sumber: PT. ASDP Cabang Baubau



Gambar V. 1 Diagram Jumlah Produktifitas Pada Tahun 2020

Metode peramalan penumpang 5 tahun kedepan di Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari dianalisis dengan menggunakan metode *compounding factor* yaitu sebagai berikut:

- 1) Peramalan penumpang 5 tahun kedepan
 - a) Penumpang Anak-Anak

Dengan menggunakan rumus *compounding faktor*, hasil perhitungan yang di dapatkan yaitu :

$$\begin{aligned}
 F &= 2.574 (1 + 0,028)^5 \\
 &= 2.950 \text{ orang}
 \end{aligned}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah penumpang Anak-anak 5 tahun yang akan datang berjumlah 2950 orang yang mengalami kenaikan dari tahun 2020 yang berjumlah 2574 orang.

b) Penumpang Dewasa

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 120.214 (1 + 0,076)^5 \\ = 173.548 \text{ orang}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah penumpang Dewasa 5 tahun yang akan datang berjumlah 173.548 orang yang mengalami kenaikan dari tahun 2019 yang berjumlah 120.214 orang.

2) Peramalan kendaraan 5 tahun kedepan

a) Golongan I

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 24 (1 + 0,370)^5 \\ = 116 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan I 5 tahun yang akan datang berjumlah 116 unit yang mengalami kenaikan dari tahun 2020 yang berjumlah 24 unit.

b) Golongan II

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 29.570 (1 + 0,070)^5 \\ = 42.580 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan II 5 tahun yang akan datang berjumlah 42.580 unit yang mengalami kenaikan dari tahun 2020 yang berjumlah 29.570 unit.

c) Golongan III

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 11 (1 + 0,0101)^5 \\ = 18 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan III 5 tahun yang akan datang berjumlah 18 unit yang mengalami kenaikan dari tahun 2020 yang berjumlah 11 unit.

d) Golongan IV A

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 2.442 (1 + 0,105)^5 \\ = 4.029 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan IV A 5 tahun yang akan datang berjumlah 4.016 unit yang mengalami kenaikan dari tahun 2020 yang berjumlah 2.442 unit.

e) Golongan IV B

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 0 (1 + 0,000)^5$$

$$= 0 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan IV B 5 tahun yang akan datang tidak mengalami kenaikan dikarenakan berdasarkan data yang ada pada tahun terakhir yaitu 2020 tidak terdapat kendaraan jenis golongan IV B.

f) Golongan V A

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 0 (1 + 0,000)^5$$

$$= 0 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan VA 5 tahun yang akan datang tidak mengalami kenaikan dikarenakan datang yang di peroleh tidak di temukan adanya jenis kendaraan golongan V A berdasarkan data yang ada pada tahun 2020

g) Golongan V B

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 818 (1 + 0,008)^5$$

$$= 851 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan V B 5 tahun yang akan datang berjumlah 851 unit yang mengalami kenaikan dari tahun 2020 yang berjumlah 818 unit.

h) Golongan VI A

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 0(1 + 0,000)^5$$

$$= 0 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan VI A 5 tahun yang akan datang tidak mengalami kenaikan karena tidak terdapat kendaraan golongan VI A pada data tahun 2020.

i) Golongan VI B

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 85 (1 + 0,087)^5$$

$$= 129 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan VI B 5 tahun yang akan datang berjumlah 129 unit yang mengalami kenaikan dari tahun 2020 yang berjumlah 85 unit.

j) Golongan VII

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 81(1 + 0,225)^5$$

$$= 223 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan VII 5 tahun yang akan datang berjumlah 223 unit yang mengalami kenaikan dari tahun 2020 yang berjumlah 223 unit.

k) Golongan VIII

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 47 (1 + 0,092)^5$$

$$= 73 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan VIII 5 tahun yang akan datang berjumlah 73 unit yang mengalami kenaikan dari tahun 2020 yang berjumlah 47 unit.

i) Golongan IX

Dengan menggunakan rumus *compounding factor*, hasil perhitungan yang didapatkan yaitu:

$$F = 0 (1 + 0,000)^5$$

$$= 0 \text{ unit}$$

Dapat dilihat dari hasil perhitungan diatas untuk jumlah kendaraan golongan IX 5 tahun yang akan datang tidak mengalami kenaikan dikarenakan tidak terdapat jenis kendaraan golongan IX pada data yang ada pada tahun 2020. Dari perhitungan peramalan diatas maka dapat dibuat kesimpulan dalam tabel V.12 kenaikan produktifitas dari tahun 2020 sampai tahun 2025 sebagai berikut:

Tabel V. 2 Perbandingan Produktifitas Eksisting Dengan Hasil Peramalan

MUATAN	2020	2025	KENAIKAN (%)
	JUMLAH	JUMLAH	
PENUMPANG			
Anak - anak	2.574	2.950	12,75
Dewasa	120.214	173.548	30,73
KENDARAAN			
GOL I	24	116	79,31
GOL II	29.570	42.580	30,55
GOL III	11	18	38,89
GOL IV	2.442	4.029	39,39
GOL IV - PICK UP	0	0	0
GOL V - BUS	0	0	0
GOL V - TRUCK	818	851	3,88
GOL VI - BUS	0	0	0
GOL VI - TRUK	85	129	34,11
GOL VII	81	223	63,68
GOL VIII	47	73	35,62
GOL IX	0	0	0
Total	155.866	224.517	

Sumber : Hasil Analisis 2022

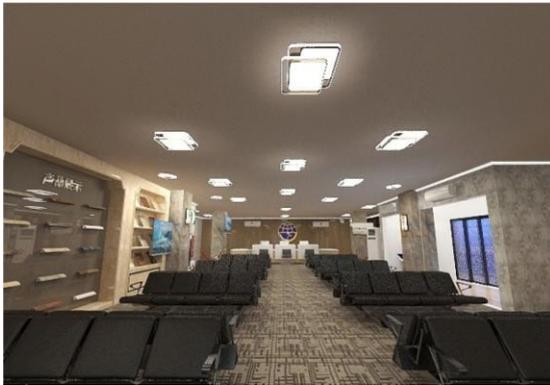
Berdasarkan data produktifitas tahun 2020 dan hasil peramalan menggunakan *compounding factor* untuk produktifitas 5 tahun yang akan datang, didapatkan bahwa pertumbuhan kendaraan Golongan I yang paling besar yaitu sebanyak 116 unit atau sebanyak 79,31%. Peningkatan jenis kendaraan golongan I pada tahun 2025 mencapai empat kali lipat dari tahun 2020.

Analisis Penerapan Sistem Zonasi dengan melihat kondisi yang terjadi saat ini di Pelabuhan penyeberangan Ferry Kendari, maka diperlukannya penerapan sistem zonasi

dengan memasang rambu penanda zona sesuai fungsi bangunannya nuntuk menertibkan kendaraan dan penumpang agar mendukung keamanan, kenyamanan, ketertiban dan kelancaran operasional di Pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri No. 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

REKOMENDASI

Berdasarkan hasil penelitian ini, di dapatkan rekomendasi yang dapat di usulkan sebagai suatu arahan dalam perencanaan pengembangan fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari:



Gambar V. 2 Ruang Tunggu Kondisi Rencana



Gambar V. 3 Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput Rencana dan **Gambar V. 4** Lapangan Parkir Siap Muat Rencana



Gambar V. 5 Peletakan Jembatan timbang Pada Tahun Rencana dan **Gambar V. 6** Peletakan Tollgate Pada Tahun Rencana



Gambar V. 7 Kondisi Toilet Pada Tahun Rencana

PENUTUP

Kesimpulan

Pada kondisi eksisting, hasil inventarisasi daratan pelabuhan mengetengahkan bahwa ketersediaan fasilitas utama dan penunjang 57% tersedia dan 43% belum tersedia, Kondisi fasilitas 35% baik, dan 65% tidak baik. Hasil analisis pengguna kendaraan pada tahun 2020 yaitu 33.078 unit kendaraan campuran, dan pada tahun rencana 2025 mengalami peningkatan pengguna kendaraan menjadi 48.019 unit kendaraan campuran., didapatkan bahwa pertumbuhan kendaraan Golongan I yang paling besar yaitu sebanyak 116 unit atau sebanyak 79,31%. Peningkatan jenis kendaraan golongan I pada tahun 2025 mencapai empat kali lipat dari tahun 2020. Gedung terminal terjadi penambahan luasan sebesar 684 m², ruang tunggu penumpang memerlukan penambahan luasan sebesar 382,38 m², ruang administrasi memerlukan penambahan luasan sebesar 57,4 m², ruang public memerlukan penambahan luasan sebesar 62m², ruang utilitas memerlukan penambahan luasan sebesar 124,27 m², ruang kantin yang semula tidak ada dan pada tahun rencana ditambahkan ruang kantin dan komersial dengan luas 104,4 m². Lalu pada tahun rencana juga terdapat jembatan timbang dan portal. Untuk parker pengantar /penjemput terjadi penambahan luasan 579,13m². Sedangkan parker siap muat terjadi penambahan luasan parkir siap muat sebesar 260,66 m². Rencana zonasi Pelabuhan Penyeberangan Ferry Kendari di sesuaikan dengan Peraturan Menteri No. 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

Saran:

Penyelenggaraan Pelabuhan disarankan menerapkan pola arus lalu lintas terpisah untuk penumpang dan kendaraan dengan menempatkan rambu-rambu petunjuk yang mudah dilihat oleh pengguna jasa di pelabuhan, agar dapat memahami dengan jelas tempat-tempat yang akan dituju serta tidak terjadi Konflik antar kendaraan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2008, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Jakarta
- _____, 2012, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan*
- _____, 2015, *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*. Jakarta
- _____, 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan No.39 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan*
- _____, 2021. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan*. Jakarta: Peraturan Menteri Perhubungan
- _____, 2004, *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan*. Jakarta
- _____, 2010, *Peraturan Direktur Perhubungan Darat Nomor SK. 242/HK.104/DRJD/2010, Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan, Direktorat perhubungan Darat, Jakarta*
- _____, 2006, *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK. 2681/AP.005/DRJD/2006 Tentang Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan*. Jakarta
- _____, 2009, *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*
- _____, 2009, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan*. Jakarta
- _____, 2021. *Tim PKL Kota Kendari Laporan Umum Transportasi Darat Kota Kendari, PTDI-STTD, Bekasi*
- _____, 2021. *Kota Kendari Dalam Angka 2021*. Kendari: Badan Pusat Statistik Kota Kendari
- Kramadibrata, S. (2002). *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: ITB Bandung