



PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

**OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN
PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA**

SKRIPSI

Diajukan Oleh:
IZUL R PAMBUDI
NOTAR : 18.01.134

**PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD
BEKASI
2022**

**OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN
PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA**

SKRIPSI

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi

Diploma IV

Guna Memperoleh Sebutan Sarjana Sains Terapan



DIAJUKAN OLEH :

IZUL R PAMBUDI

NOTAR : 18.01.134

**PROGRAM STUDI D.IV TRANSPORTASI DARAT
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA**

BEKASI

2022

SKRIPSI

**OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT
PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI
JEPARA**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

IZUL R PAMBUDI

NOTAR 18.01.134

Telah Disetujui Oleh :

PEMBIMBING I



Ir. Tri Yuli Andaru, M.Si
NIP. 19620716 198703 1 002

Tanggal : 15 JULI 2022

PEMBIMBING II



WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.Sc.
NIP. 19861107 200812 1 002

Tanggal : 15 JULI 2022

SKRIPSI

**OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT
PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI
JEPARA**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan
Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat

Oleh:

IZUL R PAMBUDI

NOTAR 18.01.134

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 21 JULI 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

PEMBIMBING I



Ir. Tri Yuli Andaru, M.Si

NIP. 19620716 198703 1 002

Tanggal : 28 JULI 2022

PEMBIMBING II



WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.Sc.

NIP. 19861107 200812 1 002

Tanggal : 28 JULI 2022

JURUSAN SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD
BEKASI, 2022

HALAMAN PENGESAHAN
SKRIPSI
OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN
PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA

Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

IZUL R PAMBUDI
Notar : 18.01.134

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan pada Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat

Pada Tanggal: 21 JULI 2022

DEWAN PENGUJI

 Dra. Siti Umiyati, MM NIP. 19590528 198103 2 001	 Ir. Tri Yuli Andaru, M.Si NIP. 19620716 198703 1 002
 Susi Sulistyowati, MM NIP. 19710728 199803 2 000	

MENGETAHUI,
KETUA PROGRAM STUDI
SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT


Dessy Angga Afrianti, S.Si.T. M.Sc. MT
NIP.19880101 200912 2 002

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : IZUL R PAMBUDI

Notar : 18.01.134

Tanda Tangan :



Tanggal : 21 JULI 2022

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : IZUL R PAMBUDI

Notar : 18.01.134

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Darat

Jenis Karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD. **Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

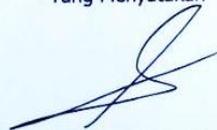
“OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA”

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Bekasi

Pada Tanggal : 21 Juli 2022

Yang Menyatakan



IZUL R PAMBUDI

OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA

Oleh :

IZUL R PAMBUDI

NOTAR : 18.01.134

ABSTRAKSI

Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara merupakan salah satu Pelabuhan Penyeberangan yang terletak di Kabupaten Jepara, Provinsi Jawa Tengah yang melayani penyeberangan menuju Pelabuhan Penyeberangan Karimunjawa dimana Kepulauan Karimunjawa sendiri merupakan salah satu Kecamatan yang ada di Kabupaten Jepara. Penyeberangan dilayani oleh 2 kapal yaitu berupa kapal ro-ro yang memiliki nama KMP Siginjai dan kapal cepat yang memiliki nama KM Express Bahari 2C. Pelabuhan Penyeberangan Jepara merupakan satu-satunya pelabuhan yang menjadi akses penyeberangan menuju Karimunjawa sehingga pelayanan terhadap penumpang harus sesuai dengan peraturan yang ada dan harus memberikan kenyamanan terhadap penumpang. Hasil analisis yang diperoleh Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara membutuhkan 455,6 m² untuk luas terminal ruang tunggu dan untuk luas ruang parkir seluas 1646,1 m².

Kata Kunci : Kinerja, Terminal Penumpang, Fasilitas, Parkir

OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA

Oleh :

IZUL R PAMBUDI

NOTAR : 18.01.134

ABSTRACT

Kartini Jepara Ferry Port is one of the Ferry Ports located in Jepara Regency, Central Java Province which serves crossings to the Karimunjawa Ferry Port where the Karimunjawa Islands itself is one of the sub-districts in Jepara Regency. The crossing is served by 2 ships, namely a ro-ro ship which has the name KMP Siginjai and a fast boat which has the name KM Express Bahari 2C. The Jepara Ferry Port is the only port that is the crossing access to Karimunjawa so that services to passengers must comply with existing regulations and must provide comfort to passengers. The results of the analysis obtained that the Jepara Kartini Ferry Port requires 455.6 m² for the terminal area of the waiting room and for the parking area of 1646.1 m².

Keywords: Performance , Passenger Terminal, Facilities, Parking

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Allah SWT atas berkat dan rahmat yang telah diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi dengan judul Peningkatan Kinerja Fasilitas Darat Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara tepat pada waktunya.

Penulis menyadari dalam penyusunan Skripsi ini tidak akan selesai tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan rasa terima kasih sebanyak-banyaknya kepada :

1. Orang tua dan Keluarga yang senantiasa memberi dukungan dan doa;
2. Bapak Ahmad Yani, ATD., MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD;
3. Ibu Dessy Angga Afrianti, M.Sc sebagai Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat;
4. Bapak Ir. Tri Yuli Andaru, M.Si sebagai dosen pembimbing;
5. Bapak Windi Nopriyanto, S.ST., M.Sc sebagai dosen pembimbing;
6. Seluruh staf dan Dosen Pengajar pada Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat;
7. Seluruh rekan Taruna/I Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Jepara tahun 2021;
8. Rekan-rekan Taruna/I Angkatan XL serta seluruh Taruna/I Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD;
9. Ayu Setya Murdaningsih yang senantiasa memberi dukungan dan doa;
10. Rekan – rekan Danki dan Danton Tingkat II angkatan XL.

Penulis Menyadari dalam Penulisan Skripsi ini tidak luput dari berbagai kekurangan oleh sebab itu saran dan kritik demi kesempurnaan tulisan ini selanjutnya.

Bekasi, Agustus 2022

Penulis

IZUL R PAMBUDI

Notar : 18.01.134

DAFTAR ISI

ABSTRAKSI	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR RUMUS	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	2
1.3 Rumusan Masalah	3
1.4 Maksud dan Tujuan	3
1.5 Ruang Lingkup	5
1.6 Sistematika Penulisan	5
1.7 Keaslian Penelitian	6
BAB II GAMBARAN UMUM	10
2.1 Kondisi Geografis Kabupaten Jepara	10
2.2 Kondisi Demografi Kabupaten Jepara	12
2.3 Kondisi Sosial dan Ekonomi Kabupaten Jepara	14
2.4 Kondisi Transportasi Kabupaten Jepara	17
2.5 Kondisi Wilayah Studi	21
BAB III KAJIAN PUSTAKA	25
3.1 Aspek Teoritis	25
3.2 Aspek Legalitas	30
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	36
4.1 Alur Pikir Penelitian	36
4.2 Bagan Alir Penelitian	37
4.3 Teknik Pengumpulan Data	39
4.4 Teknik Analisis data	40

4.5	Lokasi Dan Jadwal Penelitian	46
BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH.....		47
5.1	Analisis Kondisi Saat Ini	47
5.2	Zonasi Pelabuhan.....	57
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN		60
6.1	Kesimpulan	60
6.2	Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA		63
LAMPIRAN.....		65

DAFTAR TABEL

Tabel II.1	Jumlah Desa/Kelurahan di Kabupaten Jepara.....	10
Tabel II.2	Luas Wilayah Kabupaten Jepara	12
Tabel II.3	Penyebaran dan Kepadatan Penduduk Kabupaten Jepara 2020 dan 2021	12
Tabel II.4	Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kabupaten Jepara.....	13
Tabel II.5	Realisasi Pendapatan daerah Kabupaten Jepara Menurut Jenis Pendapatan Tahun 2019-2021.....	15
Tabel II.6	Data Investasi Penanaman Modal Asing dan Penanaman Modal dalam Negeri di Kabupaten Jepara Tahun 2021	16
Tabel II.7	Data Investasi Penanaman Modal Asing dan Penanaman Modal dalam Negeri di Kabupaten Jepara Tahun 2021	17
Tabel II.8	Inventarisasi Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara	22
Tabel IV.1	Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)	44
Tabel V.1	Ukuran Ruang Pada Terminal Penumpang Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara	47
Tabel V.2	Jumlah Kursi Keadaan Saat Ini.....	48
Tabel V.3	Luas Terminal Ruang Tunggu Ideal Sesuai Peraturan Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.2681/AP.005/DRDJ/2006	50
Tabel V.4	Jumlah Kursi Keadaan Ideal.....	50

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1	Peta Administrasi Kabupaten Jepara	11
Gambar II. 2	KMP Siginjai	19
Gambar II. 3	KM. <i>Express</i> Bahari 2C	20
Gambar II. 4	Layout Pelabuhan Penyeberangan Kartini jepara.....	22
Gambar II. 5	Jalur Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Cepat dan kapal RoRo	23
Gambar II. 6	Kondisi Ruang Tunggu Penumpang dan Batas Pengantar Calon Penumpang	23
Gambar II. 7	Kondisi Ruang Parkir Inap Roda 2 (Dua) dan Roda 4 (Empat)	23
Gambar II. 8	Kondisi Toilet dan Tempat Penampungan Air	24
Gambar II. 9	Kondisi Kantin	24
Gambar II. 10	Kondisi Perkantoran Pelabuhan dan Kondisi Loker.....	24
Gambar III. 1	Skema Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Yang Turun Dari Kapal (Kedatangan)	33
Gambar III. 2	Skema Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Yang naik Ke Kapal (Keberangkatan)	34
Gambar IV.1	Bagan Alir Penelitian	38
Gambar IV.2	Lokasi dan Jadwal Penelitian.....	46
Gambar V.1	Kondisi terminal saat ini	52
Gambar V.2	Kondisi Terminal Ideal	52
Gambar V.3	Kondisi ruang parkir saat ini	54
Gambar V.4	Kondisi ruang parkir ideal.....	55
Gambar V.5	Arus pergerakan penumpang keluar kapal.....	57
Gambar V.6	Arus pergerakan penumpang naik kapal.....	57
Gambar V.7	Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Kartini jepara berdasarkan PM 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Penyeberangan	59

DAFTAR RUMUS

Rumus IV.1	Metode Slovin	43
Rumus IV.2	Luas Areal Ruang Tunggu	46
Rumus IV.3	Luas Areal Ruang Kantin	46
Rumus IV.4	Luas Areal Ruang Administrasi.....	46
Rumus IV.5	Luas Areal Ruang Utilitas	46
Rumus IV.6	Luas Areal Ruang Publik.....	46
Rumus IV.7	Luas Total Areal Gedung Terminal	47
Rumus IV.8	Luas Areal Lapangan Parkir	47

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kesimpulan dan Saran	65
Lampiran 2 Kondisi Saat ini Pelabuhan.....	67
Lampiran 3 Kondisi Ideal pelabuhan	67
Lampiran 4 Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara	68

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Jepara merupakan salah satu kabupaten yang berada di Provinsi Jawa tengah. Kabupaten Jepara berbatasan langsung dengan Laut Jawa di barat dan utara, Kabupaten Pati dan Kabupaten Kudus di timur, serta Kabupaten Demak di selatan.

Kabupaten Jepara terletak di Pantura Timur Jawa Tengah di mana bagian barat dan utara Kabupaten Jepara dibatasi oleh laut. Bagian Timur Kabupaten Jepara merupakan wilayah Pegunungan. Luas wilayah daratan Kabupaten Jepara adalah 106.201,14 ha (Badan Pusat Statistik Kabupaten Jepara 2022)

Kabupaten Jepara memiliki Ibukota kabupaten yang terdapat di Kecamatan Jepara dengan jarak terdekat menuju Kecamatan Tahunan dan jarak terjauh menuju Kecamatan Karimunjawa (Badan Pusat Statistik, 2022).

Kabupaten Jepara memiliki Pelabuhan Penyeberangan yang menunjang pergerakan masyarakat untuk melakukan penyeberangan dari Kabupaten Jepara menuju Kecamatan Karimunjawa. Pelabuhan Penyeberangan Kartini melayani penyeberangan Kabupaten Jepara menuju Kecamatan Karimunjawa menggunakan 2 (dua) jenis kapal yaitu kapal RoRo dan kapal cepat. Kapal RoRo yang dinamai KMP Siginjai dan untuk kapal cepat yang dimiliki oleh swasta memiliki nama *Express Bahari*.

Berdasarkan survei inventarisasi yang telah dilakukan ketika melakukan Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan survei inventarisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara, Pelabuhan Penyeberangan Kartini memiliki tingkat pelayanan yang rendah, hal ini disampaikan langsung oleh Bapak Suroto sebagai Kepala Bidang Perhubungan Laut Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara. Tingkat

pelayanan yang rendah mengakibatkan tidak optimalnya pelayanan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Kartini.

Kecamatan Karimunjawa merupakan salah kawasan lindung yang dapat digunakan untuk tempat wisata baik wisatawan lokal maupun wisatawan mancanegara. Letak dari Kecamatan karimunjawa sendiri terpisah dari Pulau Jawa sehingga dibutuhkan sarana penyeberangan untuk mencapai Kecamatan Karimunjawa.

Dalam hal ini Pelabuhan memiliki peran yang besar terhadap masyarakat dan juga baik itu wisatawan lokal maupun mancanegara sebagai tempat untuk melakukan perjalanan menuju Kecamatan Karimunjawa. Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara merupakan salah satu prasarana transportasi yang dapat mendukung perjalanan menuju Kecamatan Karimunjawa

Guna menunjang kenyamanan penumpang disaat berada di Pelabuhan Penyeberangan kartini Jepara, maka fasilitas pelabuhan yang disediakan harus sesuai dengan ketentuan yang ada dan memiliki fasilitas selengkap mungkin agar penumpang memiliki kemudahan dan kenyamanan ketika berada di Pelabuhan Penyeberangan kartini Jepara.

Berdasarkan uraian di atas, diperlukan suatu penelitian yang menganalisis permasalahan serta bagaimana upaya peningkatan Kinerja Fasilitas Darat Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemecahan terhadap masalah ketidaknyamanan yang ada untuk menciptakan pelayanan yang baik dan nyaman bagi pengguna jasa penyeberangan.

I.2 Identifikasi Masalah

Melihat permasalahan di wilayah studi, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah sebagai berikut :

- 1.2.1 Fasilitas Ruang Tunggu yang tidak dapat menampung jumlah penumpang yang hadir di pelabuhan kartini ketika menunggu kapal.
- 1.2.2 Fasilitas Ruang Parkir yang tidak dapat menampung jumlah kendaraan yang ada.

1.2.3 Belum adanya zonasi pelabuhan sehingga belum adanya ketetapan tentang wilayah yang dapat diakses oleh penumpang ataupun petugas.

1.3 Rumusan Masalah

Dengan berjalannya waktu dan dengan bertambahnya pergerakan penumpang dari Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara dan menuju Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara, dengan tingkat penggunaan fasilitas pelabuhan yang semakin tinggi maka akan menimbulkan permasalahan jika fasilitas yang tersedia masih belum memadai dalam hal pelayanan terhadap penumpang.

Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

- 1.3.1 Apakah Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Kartini telah sesuai dengan KM 52 Tahun 2004 Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan?
- 1.3.2 Apakah Fasilitas Ruang Parkir Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara dapat menampung kendaraan yang datang?
- 1.3.3 Apakah Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara telah menerapkan sistem zonasi pelabuhan?

1.4 Maksud dan Tujuan

1.4.1 Maksud dari optimalisasi dan peningkatan pelayanan pelabuhan melalui peningkatan dan penataan fasilitas di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara adalah untuk meningkatkan pelayanan yang ada sehingga dapat dikatakan memadai, sehingga diharapkan mampu memenuhi kebutuhan penumpang agar lebih nyaman dalam melakukan aktivitas di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara. Skripsi ini juga dimaksudkan untuk mengetahui langkah pemecahan masalah yang tepat untuk meningkatkan pelayanan pelabuhan melalui penataan fasilitas di Pelabuhan Penyeberangan Kartini jepara.

1.4.2 Tujuan dari penulisan skripsi ini antara lain :

1. Mengetahui kinerja fasilitas darat di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara terutama ruang tunggu penumpang;
2. Mengetahui kebutuhan fasilitas parkir di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara.
3. Menerapkan zonasi pelabuhan di Pelabuhan Penyeberangan kartini Jepara.

1.4.3 Sedangkan manfaat penulisan penelitian ini berdasarkan hasil kajian dan model analisis yang dikembangkan, yaitu diharapkan dari diadakannya penelitian ini sebagai berikut :

1. Manfaat bagi pengguna jasa
Mampu memenuhi kebutuhan dan keinginan pengguna jasa dalam hal kenyamanan saat menggunakan pelayanan jasa Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara.
2. Manfaat bagi penyedia jasa
Sebagai jalan keluar pemecahan masalah akan peningkatan kinerja fasilitas pelayanan di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara di masa yang akan datang.
3. Manfaat Bagi Pemerintah
Sebagai bahan masukan dan pertimbangan oleh institusi terkait untuk dapat digunakan dalam rangka pelayanan terhadap masyarakat dengan peningkatan kinerja fasilitas darat di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara.
4. Manfaat Bagi Penulis
Sebagai sarana pengembangan dan penerapan ilmu transportasi yang telah didapatkan pada masa studi di Politeknik Transportasi darat Indonesia – STTD. Serta sebagai bahan referensi bagi penulis lain yang ingin mengambil bidang yang sama.
5. Manfaat Bagi Lokasi Penelitian
Sebagai Bahan masukan dan pertimbangan terhadap peningkatan lokasi penelitian agar sesuai dengan peraturan yang berlaku sehingga dapat meningkatkan kinerja fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara sebagai lokasi penelitian.

1.5 Ruang Lingkup

Pembatasan ruang lingkup dalam penulisan ini dilakukan agar pembahasan di dalam penulisan ini tidak menyimpang dari tema yang disajikan. Pembatasan ruang lingkup juga dilakukan untuk mempersempit wilayah penelitian agar permasalahan yang diangkat dapat dianalisis lebih dalam sehingga menghasilkan strategi pemecahan masalah yang dapat dikerjakan secara sistematis. Ruang lingkup penelitian ini adalah:

- 1.5.1 Daerah Studi meliputi area fasilitas pokok Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara, khususnya area terminal penumpang.
- 1.5.2 Hanya membahas mengenai kebutuhan fasilitas pokok penumpang Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara. Dengan mengevaluasi kebutuhan fasilitas darat terutama fasilitas ruang tunggu penumpang, area parkir serta fasilitas wilayah darat lain yang ada di Pelabuhan Penyeberangan kartini Jepara.
- 1.5.3 Evaluasi dengan menghitung kinerja fasilitas darat pada Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara, kemudian membandingkan peningkatan fasilitas sebelum dan sesudah pada kondisi saat ini dan kondisi ideal.

1.6 Sistematika Penulisan

Agar penulisan laporan sistematis, maka sistematika penulisan terbagi dalam 6 bab dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini mencakup pembahasan mengenai latar belakang penelitian, identifikasi masalah, pembatasan masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Bab ini menguraikan mengenai daerah studi, di antaranya mencakup kondisi sekarang seperti geografis, kondisi tata guna lahan, gambaran umum kondisi transportasi, dan wilayah studi penelitian secara umum berdasarkan data yang diperoleh dari berbagai instansi.

BAB III KAJIAN PUSTAKA

Berisikan mengenai teori-teori dan ketentuan-ketentuan umum yang digunakan dalam analisis, baik dari aspek teoritis maupun aspek legalitas.

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN

Menguraikan tentang aspek legalitas dan aspek teknis dalam perencanaan pemenuhan kebutuhan operasional angkutan penyeberangan, metode pengumpulan data, metode analisis suatu data, serta metode pemecahan suatu permasalahan.

BAB V ANALISIS PEMECAHAN MASALAH

Bab ini meliputi proses dan penganalisisan dari data yang ada baik data primer maupun sekunder. Pembahasan hasil penelitian dilakukan terhadap pemecahan masalah yang ditimbulkan sehingga akan tercapai tujuan seperti yang diharapkan.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Merupakan penutup akan menyimpulkan pembahasan yang telah dilakukan pada bab-bab sebelumnya dan memberikan saran atau usulan yang sebaiknya dilakukan.

1.7 Keaslian Penelitian

Penelitian atau penulisan skripsi pada Pelabuhan Penyeberangan Jepara dengan judul Optimalisasi Kinerja Fasilitas Darat Pelabuhan Penyeberangan kartini Jepara sebelumnya belum pernah dilakukan, akan

tetapi penelitian sejenis sudah pernah dilaksanakan di beberapa lokasi berbeda dan terdapat beberapa perbedaan dengan penelitian sebelumnya, berikut beberapa penelitian tersebut :

1. Syahuni Bancin, "Analisis Kinerja Pelayanan dan Kenyamanan Fasilitas Pelabuhan Laut Singkil Kabupaten Aceh Singkil" (BANCIN 2021)

Pada Skripsi di atas penulis skripsi tersebut mengidentifikasi fasilitas pelabuhan laut yang digunakan untuk angkutan barang dan kebutuhan pelabuhan laut, serta sistem administrasi yang ada di pelabuhan tersebut dan mengidentifikasi sumber daya manusia yang ada. Metode yang digunakan oleh penelitian di atas berupa olah data statistik yang didapatkan oleh penulisnya.

2. Aditya Ratna Sari, "Kajian Elevasi Puncak *Breakwater* di Pelabuhan Kartini" (Aditya 2019)

Penelitian di atas mengidentifikasi tentang fasilitas sisi laut atau perairan pelabuhan yang berupa *breakwater* atau pemecah gelombang.

3. "Analisis Pengembangan Fasilitas Pelabuhan yang berwawasan Lingkungan (*Ecoport*) di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pengembangan, Jembrana, Bali" (Aulia 2017)

Penelitian ini berfokus pada pelabuhan perikanan yang berwawasan lingkungan dengan latar belakang masalah *illegal fishing*

4. "Perencanaan Pengembangan Fasilitas Sisi Darat di Pelabuhan Penyeberangan BauBau di Kota Baubau" (Hidayat et al. 2020)

Penelitian ini memiliki kajian tentang fasilitas darat pelabuhan baubau sehingga memenuhi akan kebutuhan penumpang yang ada

5. "Analisis Tingkat Pemanfaatan dan Kebutuhan Fasilitas Fungsional dan Fasilitas Penunjang di Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung Rembang" (Prasojo, Rosyid, and Triarso 2015)

Penelitian ini memiliki kajian tentang fasilitas pelabuhan perikanan dengan menggunakan pedoman PM No 8 Tahun 2012

6. "Perencanaan Pengembangan Pelabuhan Laut Sorong di Kota Sorong" (Yamsos 2013)

Penelitian ini mengkaji dan merencanakan pengembangan pelabuhan laut di Kota Sorong agar dapat memberikan kenyamanan kepada penumpang

7. "Tinjauan Yuridis Kewenangan Pengelolaan dan Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Balohan Sabang" (Lestari 2020)

Penelitian ini berdasarkan bidang perekonomian daerah sabang yang memiliki daerah perdagangan bebas sehingga dibutuhkan dasar hukum yang mengatur tentang Pelabuhan Penyeberangan balohan Sabang

8. "Identifikasi Aktivitas Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Perikanan Pantai Lampulo Banda Aceh" (Yeni 2017)

Penelitian ini terfokus kepada pengembangan fasilitas pelabuhan perikanan agar memenuhi syarat dan memberikan pelayanan bagi nelayan dan konsumen yang membeli ikan di pelabuhan.

9. "Pengembangan Fasilitas Penunjang Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Biak" (Siswoyo and Kurniawan 2020)

Penelitian ini memiliki pembahasan tentang alur pelayaran yang ada sehingga menjamin keselamatan dan kelancaran penyeberangan.

10. "Studi Pengembangan Sistem Transportasi Penyeberangan Pulau Seram-Ambon" (Mandaku 2012)

Penelitian ini mencakup tentang kesiapan sarana dan prasarana penyeberangan antara Pulau Seram-Ambon.

11. "Pengembangan Infrastruktur Komersil Pelabuhan Penyebrangan Ajibata di Kabupaten Toba Samosir Sumatera Utara" (Tondang 2021)

Penelitian ini membahas tentang pengembangan fasilitas pelabuhan pariwisata.

12. "Pengembangan Pelabuhan Mattoanging Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Sekitarnya" (Djaenuddin, Manaf, and Aksa 2022)

Penelitian ini membahas tentang pengembangan pelabuhan guna menunjang kegiatan perekonomian di Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya.

13. "Evaluasi Pengembangan Pelabuhan Sibolga" (Arianto 2017)

Penelitian ini mengkaji fasilitas darat Pelabuhan Sibolga dan juga pemanfaatan lahan semaksimal mungkin agar mengurangi penggunaan lahan pelabuhan yang masih belum semestinya.

14. "Redesain Pelabuhan Penyeberangan Feri Wipirit, Provinsi Maluku Dengan Konsep *Working and Transportation WaterFront*" (Syari and Hestin Mulyandari 2021)

Penelitian ini bertujuan untuk memperbaiki layout pelabuhan yang telah ada sehingga dapat memberikan kenyamanan dan rasa aman bagi pengguna jasa penyeberangan.

15. "Pengembangan Infrastruktur Terminal Penumpang Pada Pelabuhan Bandar Bintan Telani (BBT) Dalam Mendukung Pariwisata Pulau Bintan" (Octavia, Triatmodjo, and Priyanto 2020)

Penelitian ini memiliki studi kasus pada fasilitas pokok pelabuhan lebih tepatnya fasilitas terminal penumpang, dan penelitian ini memiliki focus hanya pada peningkatan fasilitas terminal penumpang sehingga dapat menampung jumlah penumpang yang ada.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Geografis Kabupaten Jepara

Kabupaten Jepara terletak di Provinsi Jawa Tengah, secara geografis Kabupaten Jepara terletak pada posisi 110°9'48,02" sampai 110°58'37,40" Bujur Timur dan 5°43'20,67" sampai 6°47'25,83" Lintang Selatan, sehingga merupakan daerah paling ujung sebelah utara dari Provinsi Jawa Tengah. Kabupaten Jepara terletak di Pantura (Pantai Utara) Timur Jawa tengah yang bagian barat dan utaranya dibatasi oleh laut. Bagian timur wilayah Kabupaten Jepara merupakan daerah pegunungan. Luas wilayah daratan Kabupaten Jepara adalah 1.004,132 Km² dengan panjang garis pantai 72 Km. Wilayah tersempit adalah Kecamatan Kalinyamatan dengan luas 24.179 Km², sedangkan wilayah terluas adalah Kecamatan Keling dengan luas 231,758 Km², namun didominasi oleh perhutanan.

Kabupaten Jepara memiliki 16 kecamatan, 184 desa dan 11 kelurahan.

Tabel II. 1 Jumlah Desa/Kelurahan di Kabupaten Jepara

Kecamatan	Jumlah Desa/Kelurahan
Kedung	18
Pecangaan	12
Kalinyamatan	12
Welahan	15
Mayong	18
Nalumsari	15
Batealit	11
Tahunan	15
Jepara	16
Mlonggo	8
Pakis Aji	8

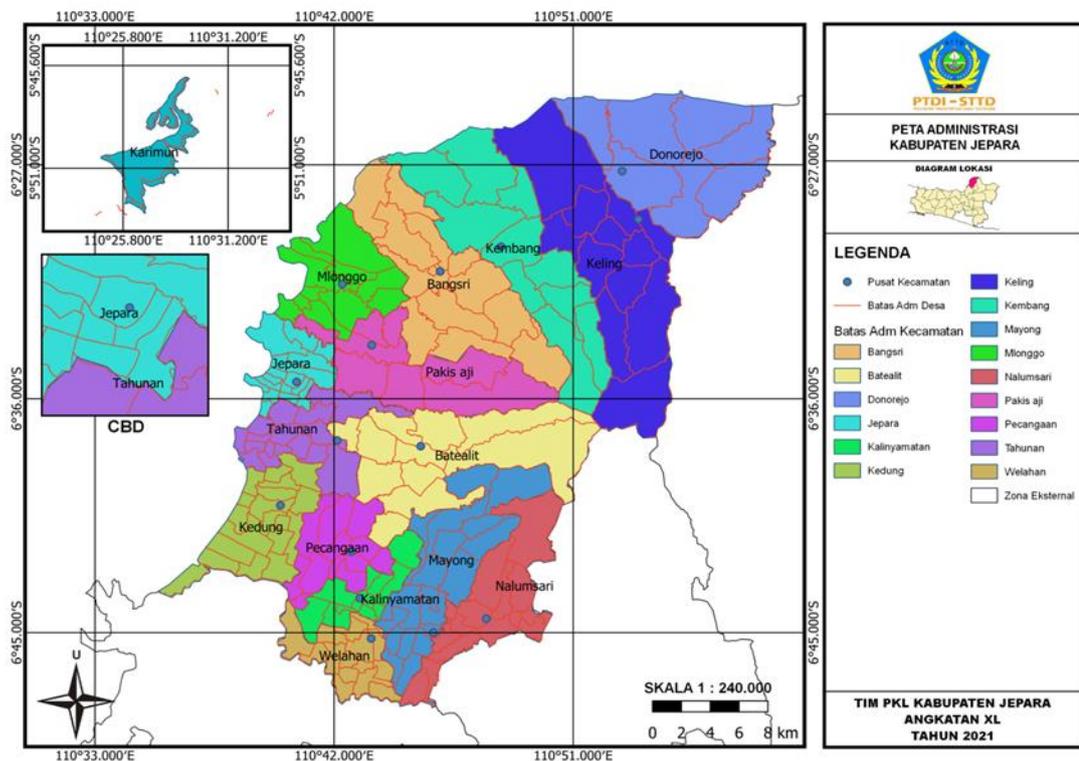
Kecamatan	Jumlah Desa/Kelurahan
Bangsri	12
Keling	12
Donorojo	8
Karimunjawa	4
Kabupaten Jepara	195

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Jepara, 2021

Wilayah Kabupaten Jepara juga meliputi Kepulauan Karimunjawa, yakni gugusan pulau-pulau di Laut Jawa. Dua pulau terbesarnya adalah Pulau Karimunjawa dan Pulau Kemujan. Sebagian besar wilayah karimunjawa dilindungi dalam Cagar Alam Laut Karimunjawa.

Batas-Batas Kabupaten Jepara sebagai Berikut:

- Sebelah Utara : Laut Jawa
- Sebelah Timur : Kabupaten Pati dan Kabupaten Kudus
- Sebelah Selatan : Kabupaten Demak
- Sebelah Barat : Laut Jawa



Sumber : Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Jepara, 2021

Gambar II. 1 Peta Administrasi Kabupaten Jepara

Luasan dan nama Ibu Kota Kecamatan yang terlingkup dalam wilayah Kabupaten Jepara tersebut dapat dilihat pada Tabel II.2 berikut :

Tabel II. 2 Luas Wilayah Kabupaten Jepara

Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Total Area (Km ²)
1)	(2)	(3)
Kedung	Bugel	47,87
Pecangaan	Lebuawu	38,62
Welahan	Kalipucang Kulon	30,43
Mayong	Pelemkerep	73,64
Nalumsari	Gemiring Lor	57,60
Batealit	Mindahan	100,28
Tahunan	Tahunan	44,46
Jepara	Panggung	28,16
Mlonggo	Jambu	49,51
Pakis Aji	Lebak	67,93
Bangsri	Bangsri	94,63
Kembang	Jinggotan	122,68
Keling	Kelet	126,31
Donorojo	Tulakan	105,32
Karimunjawa	Karimunjawa	48,47
Kabupaten Jepara		1 062,01

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Jepara, 2021

2.2 Kondisi Demografi Kabupaten Jepara

Jumlah penduduk Kabupaten Jepara akhir tahun 2016 berdasarkan hasil proyeksi adalah sebanyak 1.205.800 jiwa yang terdiri dari 601.206 laki-laki (49,86 persen) dan 604.594 perempuan (50,14 persen), di mana sebaran penduduk terbanyak terdapat di Kecamatan Tahunan (115.504 Jiwa) dan jumlah penduduk paling sedikit terdapat di Kecamatan Karimunjawa (9.379 jiwa). Kepadatan Penduduk di Kabupaten Jepara, pada tahun 2016 mencapai 1,201 jiwa per km. Penduduk terpadat berada di Kecamatan Jepara (3.613 jiwa per km²), sedangkan kepadatan terendah berada di Kecamatan Karimunjawa (132 jiwa per km²).

Tabel II. 3 Penyebaran dan Kepadatan Penduduk Kabupaten Jepara 2020 dan 2021

Kecamatan	Penduduk		Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun (%)
	2020	2021	

			2010-2020	2020-2021
Kedung	77 052	77 326	0,82	0,27
Pecangaan	82 924	83 120	0,70	0,18
Kalinyamatan	61 087	61 099	0,48	0,01
Welahan	75 971	76 278	0,87	0,30
Mayong	90 788	91 178	0,89	0,32
Nalumsari	74 737	75 013	0,83	0,28
Batealit	84 741	85 040	0,82	0,26
Tahunan	108 962	109 203	0,68	0,17
Jepara	81 838	81 854	0,28	0,01
Mlonggo	83 732	83 944	0,71	0,19
Pakis Aji	60 144	60 422	0,92	0,35
Bangsri	99 965	100 122	0,62	0,12
Kembang	70 530	70 785	0,82	0,27
Keling	64 106	64 387	0,90	0,33
Donorojo	58 581	58 885	0,98	0,39
Karimunjava	9 789	9 854	1,13	0,49
Kabupaten Jepara	1 184 947	1 188 510	0,7	0,22

Sumber : Jepara Dalam Angka, 2021

Diantara tahun 2010 hingga 2020 Kabupaten Jepara memiliki laju pertumbuhan penduduk rata-rata sebesar 0,7 %, di mana Kecamatan Tahunan menjadi Kecamatan dengan Jumlah penduduk terbanyak dengan 108.962 Jiwa, sedangkan untuk Kecamatan yang memiliki penduduk paling sedikit dimiliki oleh Kecamatan Karimunjava dengan jumlah penduduk sebesar 9.789 Jiwa. Untuk laju pertumbuhan antara tahun 2020 hingga tahun 2021 terjadi laju pertumbuhan penduduk sebesar 0,22 % di mana untuk kecamatan yang memiliki jumlah penduduk terbanyak masih berada di Kecamatan Tahunan dengan 109.203 Jiwa dan Kecamatan dengan jumlah penduduk paling sedikit berada di Kecamatan Karimunjava dengan jumlah penduduk sebesar 9.854 jiwa.

Tabel II. 4 Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kabupaten Jepara

Kelompok Umur	Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
0-4	47 447	45 363	92 810
5-9	46 556	44 064	90 620
10-14	47 356	45 136	92 492
15-19	48 149	45 513	93 662

Kelompok Umur	Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
20-24	47 900	46 411	94 311
25-29	48 244	46 918	95 162
30-34	48 915	48 180	97 095
35-39	47 472	46 845	94 317
40-44	46 557	46 235	92 792
45-49	42 338	42 593	84 931
50-54	36 781	36 213	72 994
55-59	29 819	30 596	60 415
60-64	23 552	23 537	47 089
65-69	16 734	17 473	34 207
70-74	10 807	12 896	23 703
75+	9 175	12 735	21 910
Kabupaten Jepara	597 802	590 708	1 188 510

Sumber : *Jepara Dalam Angka, 2021*

Berdasarkan table di atas usia yang jumlah memiliki jumlah populasi terbanyak di Kabupaten Jepara berada pada Kelompok Umur 30 hingga 34 tahun.

Kabupaten Jepara juga memiliki pertumbuhan penduduk yang meningkat setiap tahunnya mengakibatkan kepadatan di wilayah Kabupaten Jepara meningkat dan dapat mengakibatkan meningkatnya kebutuhan akan fasilitas transportasi baik sarana maupun prasarana yang ada di Kabupaten Jepara.

2.3 Kondisi Sosial dan Ekonomi Kabupaten Jepara

2.3.1 Perekonomian Kabupaten Jepara

Kabupaten Jepara memiliki Industri kerajinan tangan yang sangat terkenal baik dalam maupun luar negeri dan pariwisata di Kabupaten Jepara juga banyak diminati oleh wisatawan baik dalam negeri dan luar negeri, kehadiran perusahaan bidang industri juga mendorong akan penanaman modal dan juga perekonomian Kabupaten Jepara, dan adanya Pembangkit Listrik Tenaga Uap juga tentunya mendorong peningkatan kegiatan ekonomi dan transportasi yang ada di Kabupaten Jepara. Berikut adalah Realisasi Pendapatan

Daerah Kabupaten Jepara Menurut Jenis Pendapatan Tahun 2019 - 2021 dapat ditunjukkan pada Tabel II.5 berikut :

Tabel II. 5 Realisasi Pendapatan daerah Kabupaten Jepara Menurut Jenis Pendapatan Tahun 2019-2021

Jenis Pendapatan	2020	2021
PENDAPATAN	2 274 688 500	1 999 702 011
Pendapatan Asli Daerah	390 787 502	408 911 029
1.1 Pajak Daerah	136 523 843	141 065 387
1.2 Retribusi Daerah	17 857 743	25 458 340
1.3 Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yg Dipisahkan	10 944 134	12 941 000
1.4 Lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang Sah	225 461 783	229 446 302
PENDAPATAN TRANSFER	...	1 492 420 542
Pemerintah Pusat - Dana Perimbangan	...	...
2.1 Bagi Hasil Pajak	...	...
2.2 Bagi Hasil Sumber Daya Alam	...	...
2.3 Bagi Hasil Cukai	...	...
2.4 Dana Alokasi Umum	...	...
2.5 Dana Alokasi Khusus	...	...
Pemerintah Pusat - Lainnya	...	...
3.1 Dana Penyesuaian	...	...
3.2 Dana Insentif Daerah	...	...
Pemerintah Provinsi	...	...
4.1 Pendapatan Bagi Hasil Pajak	...	...
4.2 Pendapatan Bagi Hasil Lainnya	...	...
4.3 Bantuan Keuangan	...	...
Lain-lain Pendapatan yang Sah	90 944 690	98 370 440
5.1 Pendapatan Hibah	90 944 690	98 370 440
5.2 Pendapatan Lainnya	-	-

Sumber : Jepara Dalam Angka, 2021

Kabupaten Jepara juga menerima investasi yang dapat membangun daerah baik itu dari Dalam Negeri maupun Luar Negeri, Data Investasi Penanaman Modal Asing dan Penanaman Modal dalam Negeri di Kabupaten Jepara Tahun 2021 dapat dilihat pada Tabel II.6 dan Tabel II.7 berikut :

Tabel II. 6 Data Investasi Penanaman Modal Asing dan Penanaman Modal dalam Negeri di Kabupaten Jepara Tahun 2021

Jenis Investasi		Investasi		
		Penanaman Modal Asing		
		Jumlah Proyek	Nilai (Rp.)	Tenaga Kerja
(1)	(2)	(3)	(4)	
1	Tanaman Pangan Perkebunan & Peternakan	-	-	-
2	Perikanan	-	-	-
3	Pertambangan	-	-	-
4	Kehutanan	4	-	-
5	Industri Makanan	-	-	-
6	Industri Tekstil	42	84 255 152 347	5 457
7	Industri Barang dari Kulit dan Alas Kaki	44	420 306 162 669	15 600
8	Industri Kayu	79	890 599 591	66
9	Industri Kertas dan Percetakan	7	-	-
10	Industri Kimia & Farmasi	15	4 279 259 461	45
11	Industri Mesin, Elektronik dan Kedokteran gigi	4	3 185 719 752	-
12	Industri Karet dan Plastik	9	52 559 983	-
13	Industri logam dasar, barang logam	-	-	-
14	Industri Mineral non logam	-	-	-
15	Industri Kendaraan Bermotor dan Alat Transporatsi Lain	5	26 793 915 274	2 809
16	Industri Lainnya	213	37 275 252 184	3 580
17	Konstruksi	3	-	10
18	Perdagangan dan Reparasi	33	6 961 280 062	50
19	Hotel dan Restoran	10	1 008 859 716	3
20	Perumahan, Kawasan Industri & Perkantoran	6	75 919 977	-
21	Listrik, Gas dan Air	6	4 925 889 066 460	3
22	Jasa Lainnya	1	-	-
23	Transportasi	-	-	-
		481	5 510 973 747 476	27 623

Sumber : Jepara dalam Angka, 2021

Dari Tabel di atas dapat diketahui bahwa jumlah investasi asing terhadap Kabupaten Jepara yang memiliki nilai paling besar berada di Industri Listrik, Gas, dan Air yang memiliki nilai investasi Rp. 4.925.889.066.460,00 dan berikutnya ditempati Industri Barang dari Kulit dan Alas Kaki yang memiliki nilai Investasi sebesar Rp. 420.306.162.669,00.

Tabel II. 7 Data Investasi Penanaman Modal Asing dan Penanaman Modal dalam Negeri di Kabupaten Jepara Tahun 2021

Jenis Investasi		Investasi		
		Penanaman Modal dalam Negeri		
		Jumlah Proyek	Nilai (Rp.)	Tenaga Kerja
1	Tanaman Pangan Perkebunan & Peternakan	83	76 828 800 004	295
2	Perikanan	141	15 174 500 001	425
3	Pertambangan	24	27 374 055 000	311
4	Kehutanan	10	1 263 200 000	7
5	Industri Makanan	274	27 985 015 000	511
6	Industri Tekstil	66	8 301 300 000	133
7	Industri Barang dari Kulit dan Alas Kaki	4	5 258 500 000	2 124
8	Industri Kayu	326	187 341 133 514	5 423
9	Industri Kertas dan Percetakan	18	13 684 101 609	188
10	Industri Kimia & Farmasi	19	7 045 674 114	128
11	Industri Mesin, Elektronik dan Kedokteran gigi	22	18 173 272 842	222
12	Industri Karet dan Plastik	6	198 265 218 462	376
13	Industri logam dasar, barang logam	17	6 600 000 000	129
14	Industri Mineral non logam	20	20 119 300 000	54
15	Industri Kendaraan Bermotor dan Alat Transporatsi Lain	2	750 000 000	14
16	Industri Lainnya	10	6 337 166 666	69
17	Konstruksi	148	159 663 162 104	2 220
18	Perdagangan dan Reparasi	1 910	340 189 453 227	5 076
19	Hotel dan Restoran	202	83 469 350 000	631
20	Perumahan, Kawasan Industri & Perkantoran	25	43 529 500 000	178
21	Listrik, Gas dan Air	26	87 074 615 001	224
22	Jasa Lainnya	946	401 126 838 819	2 395
23	Transportasi	48	57 591 000 000	701
		4 347	1 793 145 156 363	21 834

Sumber : Jepara Dalam Angka, 2021

2.4 Kondisi Transportasi Kabupaten Jepara

Transportasi merupakan elemen penting dalam pembangunan suatu wilayah. Transportasi di yakini sebagai salah satu faktor utama dari penciptaan iklim investasi yang kondusif dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Sistem transportasi dan logistik yang efisien merupakan hal yang penting dalam menentukan keunggulan kompetitif dan juga terhadap pertumbuhan kinerja perdagangan nasional dalam ekonomi global. Jaringan urat nadi perekonomian

akan sangat tergantung pada sistem transportasi yang handal dan efisien, yang dapat memfasilitasi pergerakan barang dan penumpang di berbagai wilayah di Indonesia.

Prasarana transportasi dan komunikasi yang bagus akan memperlancar proses pembangunan. Prasarana yang memadai akan memangkas berbagai biaya tambahan yang dikeluarkan dalam proses berjalannya pembangunan. Angkutan dan jalan merupakan prasarana utama untuk terciptanya transportasi yang baik. Pengelolaan prasarana jalan dalam suatu wilayah tidak mutlak menjadi wewenang pemerintah di mana jalan tersebut berada. Ada pembagian pengelolaan jalan antara pemerintah pusat, propinsi dan kabupaten/kota.

2.4.1 Sarana Angkutan Umum

Kabupaten Jepara memiliki beberapa sarana angkutan umum yaitu angkutan penyeberangan dan angkutan jalan, untuk angkutan penyeberangan sendiri berupa kapal penyeberangan yang menghubungkan antara Kabupaten Jepara yang berada di Pulau Jawa menghubungkan menuju Kepulauan Karimunjawa yang merupakan salah satu kecamatan yang dimiliki Kabupaten Jepara, sehingga dapat menunjang perekonomian dan kemudahan transportasi bagi warga di Kecamatan Karimunjawa dan juga memudahkan wisatawan untuk menuju Kecamatan Karimunjawa. Sarana angkutan penyeberangan sendiri dilayani oleh 2 (dua) kapal penyeberangan yaitu kapal RoRo dan kapal cepat.

Sarana Penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara yang melayani rute Jepara – Karimunjawa berupa 1 kapal RoRo yang memiliki nama KMP Siginjai yang telah beroperasi sejak 2010 dan 1 Kapal Cepat yang memiliki nama KM *Express* Bahari 2C yang telah beroperasi sejak tahun 2007, berikut data sarana yang digunakan untuk melayani penyeberangan rute Jepara – Karimunjawa:



Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara Ship's Particular, 2021

Gambar II. 2 KMP Siginjai

Nama Kapal	: KMP. SIGINJAI
Pemilik	: PT. ASDP (<i>Indonesia Ferry</i>)
Tahun Pembuatan	: 2010
Tahun Operasi	: 2010
<i>Gross Tonnage</i> (GT)	: 616
Ukuran Kapal	
Lebar	: 12,00 Meter
Tinggi	: 3,20 Meter
Draft	: 2,14 Meter
Kapasitas	
Penumpang	: 260 Orang
Kendaraan	: 19 Unit Campuran
Kecepatan Maksimal	: 10 Knot
Jumlah ABK	: 19 Orang termasuk Nahkoda



Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara Ship's Particular, 2021

Gambar II. 3 KM. *Express Bahari 2C*

Nama Kapal	: KM. <i>EXPRESS BAHARI 2C</i>
Pemilik	: PT. PELAYARAN SAKTI INTI MAKMUR PALEMBANG
Tahun Pembuatan	: 2007
Tahun Operasi	: 2007
Gross Tonage (GT)	: 246
Ukuran Kapal	
Panjang	: 37,8 Meter
Lebar	: 6,70 Meter
Tinggi	: 4,25 Meter
Draft	: 2,00 Meter
Kapasitas	
Penumpang	: 351 Orang
Kecepatan Maksimal	: 28 Knot
Jumlah ABK	: 10 Orang termasuk Nahkoda

Untuk kebutuhan pergerakan masyarakat dan kemudahan pergerakan masyarakat di sisi daratan atau antar kecamatan yang

dihubungkan oleh jaringan jalan maka ditetapkan jaringan trayek angkutan jalan di Kabupaten Jepara. Jaringan trayek angkutan jalan ditetapkan secara menyebar ke seluruh Kabupaten Jepara sehingga pertumbuhan ekonomi yang ada dapat berjalan merata. Angkutan jalan di Kabupaten Jepara memiliki 2 (dua) jenis pelayanan, yaitu angkutan dalam trayek dan tidak dalam trayek. Angkutan dalam trayek yang ada di Kabupaten Jepara meliputi angkutan antar kota antar provinsi (AKAP), antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan pedesaan dan angkutan perkotaan, sedangkan angkutan tidak dalam trayek sendiri meliputi becak, ojek online, taksi, dan travel.

2.4.2. Prasarana Angkutan Umum

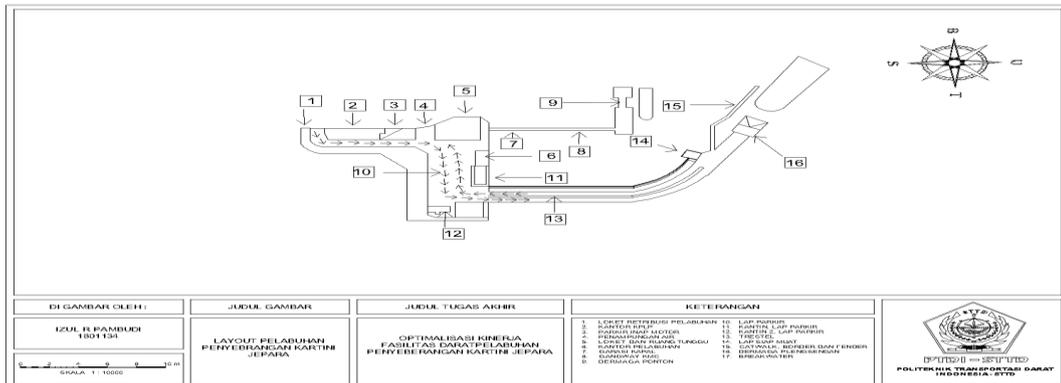
Kabupaten Jepara sendiri memiliki Pelabuhan Penyeberangan Kartini sebagai Prasarana angkutan umum penyeberangan yang melayani rute Jepara – Karimunjawa dan sebaliknya.

Kondisi prasarana transportasi di Kabupaten Jepara dapat dilihat dari kondisi fasilitas jalan dan kondisi terminal dan halte. Prasarana transportasi di Kabupaten Jepara didukung oleh adanya fasilitas terminal-terminal yang ada di Kabupaten Jepara sebagai tempat persinggahan sekaligus sebagai simpul untuk menghubungkan daerah satu dengan lainnya.

2.5 Kondisi Wilayah Studi

Berdasarkan identifikasi permasalahan di atas maka Kabupaten Jepara memerlukan adanya perencanaan peningkatan pelayanan pelabuhan melalui penataan fasilitas di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara untuk masa yang akan datang. Pada Penelitian ini berencana untuk menata kembali segala fasilitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara di sisi darat.

Berikut adalah gambaran Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara saat ini :



Sumber : *Optimalisasi Kinerja Fasilitas Darat Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara, 2022*

Gambar II. 4 Layout Pelabuhan Penyeberangan Kartini jepara

Berikut adalah data inventarisasi Pelabuhan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara :

Tabel II. 8 Inventarisasi Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara

No	Fasilitas Utama	Ada	Tidak	Kondisi
1	Jalur pemberangkatan	V		Baik
2	Jalur kedatangan		V	
3	Bangunan Kantor	V		Buruk
4	Tempat parkir kendaraan umum/ moda lanjutan	V		Buruk
5	Kantor pengawas	V		Buruk
6	Loket penjualan tiket	V		Baik
7	Papan informasi tiket	V		Baik
8	Papan informasi tariff	V		Buruk
9	Papan informasi moda penghubung		V	
10	Jadwal keberangkatan kapal	V		Buruk
11	Jadwal kedatangan kapal	V		Buruk
12	Fasilitas pejalan kaki ke moda pengumpan/ penghubung		V	
13	Area parkir	V		Buruk
14	Ruang tunggu penumpang	V		Buruk
15	Ruang tunggu pengantar / penjemput		V	
16	Peralatan keselamatan		V	

Sumber : *Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021*

Berikut disajikan gambaran umum kondisi fasilitas pelabuhan yang belum dapat mengakomodir peningkatan demand pengguna jasa kapal penyeberangan sebagai berikut :



Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

Gambar II. 5 Jalur Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Cepat dan kapal RoRo



Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

Gambar II. 6 Kondisi Ruang Tunggu Penumpang dan Batas Pengantar Calon Penumpang



Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

Gambar II. 7 Kondisi Ruang Parkir Inap Roda 2 (Dua) dan Roda 4 (Empat)



Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

Gambar II. 8 Kondisi Toilet dan Tempat Penampungan Air



Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

Gambar II. 9 Kondisi Kantin



Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

Gambar II. 10 Kondisi Perkantoran Pelabuhan dan Kondisi Loket

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Aspek Teoritis

3.1.1 Teori Pelabuhan

Menurut Nyoman Budiarta Raka Mandi

Pelabuhan mula-mula mempunyai arti sempit, yaitu suatu perairan yang terlindungi sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal dengan aman dengan cara membuang sauh. Di samping itu ada beberapa istilah atau sebutan-sebutan lain seperti :

Port, adalah pintu gerbang atau tempat yang mempunyai harbor lengkap dengan petugas beacukai.

Harbour, adalah perairan yang terlindungi, tempat kapal- kapal berlindung dengan aman (dari gangguan alam) dengan membuang sauh atau mengikat dengan pelampung.

Dock, adalah suatu kolam dengan pintu air tempat di mana kapal membongkar muat atau keperluan perbaikan.

Pelabuhan disini merupakan suatu daerah perairan yang tertutup dan terlindungi dari gangguan alam seperti ombak dan badai sehingga kapal-kapal dapat berlabuh dengan aman, nyaman dan baik sehingga bongkar muat barang, penumpang, pengisian bahan bakar, perbaikan kapal dan sebagainya berjalan dengan lancar.

Pelabuhan jika dilihat dari arti yang luas merupakan gerbang tempat berpindahnya angkutan darat ke laut dan sebaliknya, dan arus terminal dari angkutan laut ke laut. Pelabuhan sebagai terminal harus menyediakan tempat berlabuh, menyediakan tempat menyimpan barang, dan menyediakan peralatan pengangkatan/pengangkutan. (Mandi 2015)

Menurut Soejono

"Pelabuhan adalah sebagai tempat yang terlindung dari gerakan gelombang laut, sehingga bongkar muat dapat dilaksanakan demi menjamin keamanan barang. (Kramadibrata 2002)

Menurut Triatmodjo (2010)

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 sendiri dapat di bagi menjadi beberapa macam, diantaranya adalah:

a. 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. 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.

3.1.2 Teori 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)

3.1.3 Teori Kepelabuhan

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 (Kenasin 2010).

3.1.4 Teori Terminal

Menurut Morlok (1978) mendefinisikan bahwa terminal merupakan titik di mana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen yang sangat penting dalam sistem transportasi. Sebagaimana dijelaskan oleh Morlok (1978) fungsi utama terminal ialah untuk penyediaan sarana masuk dan keluar dari obyek-obyek yang akan digerakkan menuju sistem maupun dari sistem transportasi. Obyek-obyek yang dimaksud seperti penumpang atau barang. Secara umum, fungsi dari terminal adalah sebagai berikut :

- a. Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transport serta membongkar atau menurunkannya.
- b. Memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain.
- c. Menampung penumpang atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat.
- d. Memungkinkan untuk memproses barang, membungkus untuk diangkut.

- e. Menyediakan kenyamanan penumpang (misalnya pelayanan makan dan sebagainya).
- f. Menyiapkan dokumentasi perjalanan.
- g. Menimbang muatan, menyiapkan rekening dan memilih rute.
- h. Menjual tiket penumpang, memeriksa pemesanan tempat.
- i. Menyimpan kendaraan (dan komponen lainnya), memelihara dan menentukan tugas selanjutnya.
- j. Mengumpulkan penumpang dan barang di dalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut dan menurunkan mereka sesudah tiba di tempat tujuan.

3.2 Aspek Legalitas

3.2.1 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, "pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha 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 antar moda transportasi."

3.2.2 Pelabuhan Laut

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan Pasal 1 butir 7 menyebutkan "Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai" dan Pasal 6 butir 2 "Pelabuhan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a digunakan untuk melayani:

- a. angkutan laut; dan/atau
- b. angkutan penyeberangan"

3.2.3 Kepelabuhanan

Dalam Peraturan Menteri Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan Pasal 1 butir 2 menjelaskan bahwa "Kepelabuhanan 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 antar moda, serta mendorong perekonomian nasional dan daerah."

3.2.4 Fasilitas Pelabuhan

Sebagai tempat 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. Oleh sebab itu, kebutuhan fasilitas pelabuhan baik fasilitas daratan ataupun fasilitas perairan di Pelabuhan Penyeberangan kartini Jepara harus sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan Bab III Pasal 6 ayat (5) huruf a.

a. Fasilitas pokok antara lain :

- 1) Terminal Penumpang;
- 2) Penimbangan kendaraan bermuatan;
- 3) Jalan penumpang keluar/masuk kapal;
- 4) Perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa;
- 5) Fasilitas penyimpanan bahan bakar (bunker);
- 6) Instalasi air, listrik dan telekomunikasi;
- 7) Akses jalan dan/atau jalur kereta api;
- 8) Fasilitas pemadam kebakaran;
- 9) Tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal.

b. Fasilitas penunjang, antara lain:

- 1) Kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan;
- 2) Tempat penampungan limbah;
- 3) Fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan;
- 4) Areal pengembangan pelabuhan;

Fasilitas umum lainnya (peribadatan, taman, jalur hijau dan kesehatan).

3.2.5 Terminal Penumpang

Pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 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 $250.000 \text{ mm}^2 = 0,25 \text{ m}^2$

3.2.6 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:

3.2.6.1 Pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang turun dari kapal.

1. Keluar dari kapal melalui *ramp door* , setelah keluar dari kapal
maka penumpang dan kendaraan yang seharusnya dipisah melalui jalan yang ditentukan masing-masing.
2. Jalur keluar kendaraan merupakan jalur yang telah ditentukan di pelabuhan, jalur tersebut sampai dengan pintu keluar pelabuhan.

3. *Gang Way* merupakan jalur khusus penumpang yang telah ditentukan di pelabuhan, di mana *gang way* tersebut menuju dan keluar pelabuhan.

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



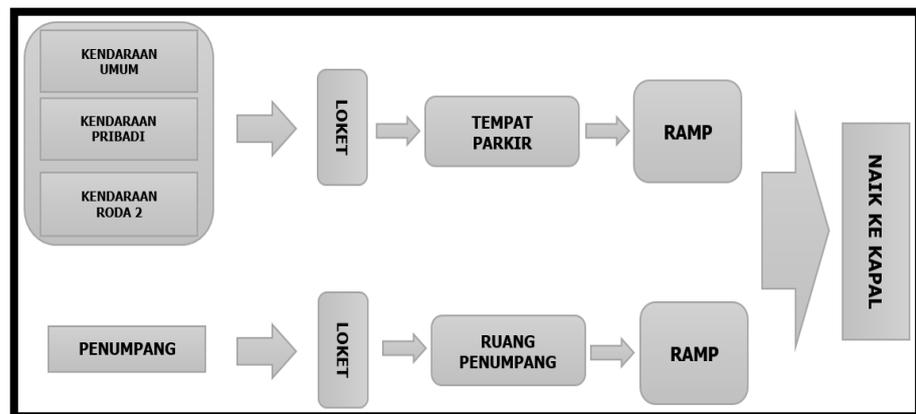
Sumber: SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan

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

- 3.2.6.2 Pola arus penumpang dan kendaraan yang naik ke kapal.
 1. Kendaraan masuk pintu pelabuhan, melalui loket kendaraan masuk yang telah ditentukan.
 2. Penumpang yang berjalan kaki masuk pintu pelabuhan menuju loket penumpang yang telah ditentukan.
 3. Area parkir kendaraan, kendaraan setelah melewati loket kendaraan menuju ruang parkir sementara sebelum naik kapal.
 4. Ruang tunggu penumpang merupakan ruang tunggu seandainya penumpang memerlukan istirahat sebelum naik ke kapal.

5. Kendaraan yang menunggu di area parkir setelah mendapatkan perintah untuk naik ke kapal, maka kendaraan naik ke kapal melalui *ramp door*.
6. Penumpang langsung menuju ke 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 akan naik ke kapal (keberangkatan) dapat dilihat pada Gambar III.2 :



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

Gambar III. 2 Skema Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Yang naik Ke Kapal (Keberangkatan)

3.2.7 Penentuan Zonasi Pelabuhan

Sesuai Dengan Permenhub Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, disebutkan bahwa untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, kelancaran, kenyamanan, dan ketertiban di terminal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan, perlu dilakukan penataan sistem zonasi. Disebutkan pada Pasal 2 bahwa Pengaturan dan Pengendalian Operasional di Pelabuhan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan sistem Zonasi.

3.2.8 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:

- 1) Jangka panjang yaitu di atas 15 (lima belas) tahun sampai dengan 20 (dua puluh) tahun;
- 2) Jangka menengah yaitu di atas 10 (sepuluh) tahun sampai dengan 15 (lima belas) tahun; dan
- 3) Jangka pendek yaitu 5 (lima) tahun sampai dengan 10 (sepuluh) tahun.

Letak bangunan darat direncanakan sedemikian sehingga memenuhi:

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

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Alur Pikir Penelitian

Untuk mempermudah dalam pemahaman proses-proses yang akan dilakukan dalam penelitian ini, maka perlu dibuat suatu alur penelitian. Penelitian berarti sebuah pemikiran yang sistematis mengenai berbagai jenis masalah yang pemecahannya memerlukan pengumpulan data dan penafsiran fakta-fakta. Pada alur penelitian ini nantinya, maka akan dijelaskan proses-proses penelitian mulai dari masukan sampai dengan keluaran atau *output* yang diharapkan oleh peneliti.

4.1.1 Identifikasi Masalah

Tahapan pertama yang dilakukan adalah identifikasi masalah, identifikasi masalah dilakukan pada studi pendahuluan agar diketahui masalah yang ada di wilayah studi. Pada identifikasi masalah ini dikumpulkan informasi dan data yang sebanyak-banyaknya yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan, sehingga nantinya kendala-kendala yang dapat menghambat dan mengganggu jalannya penelitian dapat diantisipasi. Setelah didapatkan berbagai masalah yang ada di wilayah studi setelah itu dilakukan pengambilan beberapa permasalahan untuk dirumuskan.

4.1.2 Pengumpulan Data

Setelah mengetahui masalah yang akan diangkat maka selanjutnya menentukan jenis data apa saja yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan penelitian. Pengumpulan data yang dilakukan adalah pengumpulan data sekunder yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara dan hasil analisis yang dilakukan oleh Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Jepara.

4.1.3 Pengolahan Data

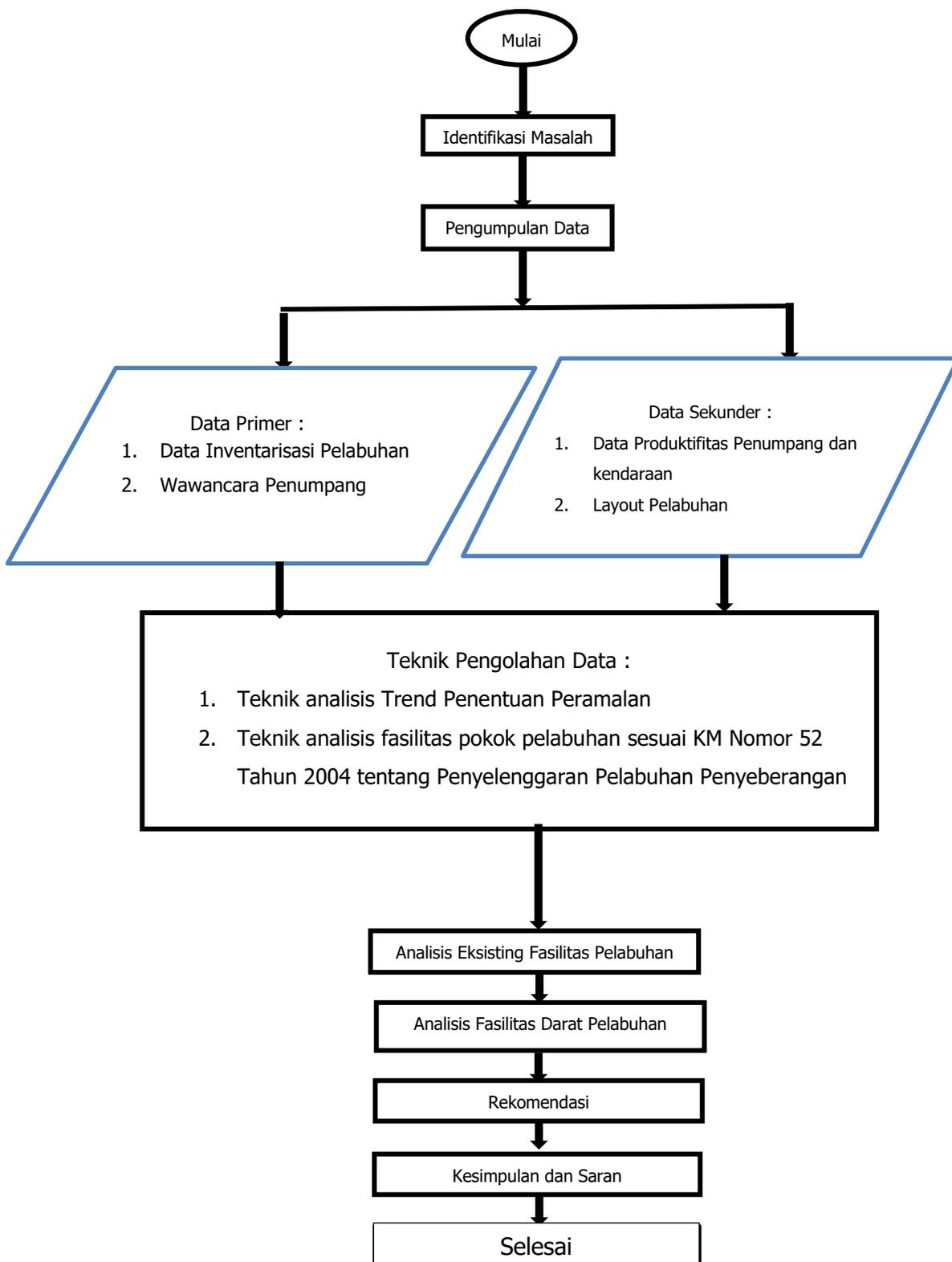
Setelah dilakukan pengumpulan data yang didapat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara dan hasil analisis Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Jepara, setelahnya data yang didapatkan dapat dilakukan analisa guna mendapat produksi penumpang di tahun rencana dan juga didapatkan angka tingkat optimal kinerja fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Kartini sebagai lokasi penelitian.

4.1.4 Keluaran

Kesimpulan atau *Output* merupakan proses akhir dari penelitian. Pada tahap kesimpulan ini diambil kesimpulan dari hasil pengolahan data yang telah dilakukan sebelumnya. Hasil penelitian yang dilakukan diharapkan dapat meningkatkan pelayanan fasilitas darat terutama fasilitas pokok Pelabuhan Penyeberangan kartini jepara melalui penataan fasilitas Pelabuhan.

4.2 Bagan Alir Penelitian

Kerangka kerja 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 pemberian saran. Kerangka bagan alir dapat dilihat pada Gambar IV.1



Gambar IV.1 Bagan Alir Penelitian

4.3 Teknik Pengumpulan Data

Penulisan penelitian ini menggunakan beberapa metode pendekatan data sebagai bahan acuan dan perbandingan. Pendekatan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi di mana lokasi penelitian dilakukan. Data-data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

4.3.1 Pengumpulan Data Primer

Data Primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber yang bersangkutan, dengan mengamati dan dicatat atau dapat dikatakan dengan melakukan survey secara langsung di lokasi penelitian. Data primer didapatkan dengan menggunakan metode, antara lain dengan menggunakan metode *oberservasi* dan *interview*, maksud dari ke-2 (dua) metode tersebut adalah :

4.3.1.1 Observasi adalah cara pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan di wilayah atau lokasi studi yang hasilnya akan dilakukan pencatatan dengan baik, cermat, dan sistematis sehingga data ada didapatkan dengan baik. Data yang telah didapatkan akan digunakan untuk menganalisa permasalahan yang ada secara tepat dan pasti. Seperti Survei Inventarisasi Fasilitas di Pelabuhan Penyeberangan kartini Jepara.

4.3.1.2 Interview adalah cara pengumpulan data dengan melakukan tanya jawab atau wawancara dengan narasumber yang berkaitan dengan kebutuhan data penelitian, yang berada di lokasi penelitian. Data yang diperoleh dengan metode ini berupa data wawancara meliputi penilaian mengenai kondisi fasilitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Kartini.

4.3.2 Pengumpulan Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung atau tanpa melakukan kegiatan langsung di lokasi studi, data yang dapat dikatakan berada dalam bank data dinas-dinas terkait. Data sekunder dapat didapatkan dari instansi-instansi terkait seperti :

1. Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara berupa data yang berkaitan dengan kebutuhan penelitian di Pelabuhan Penyeberangan kartini Jepara;
2. Badan Pusat Statistik Kabupaten Jepara berupa jumlah penduduk dan pertumbuhan penduduk;
3. Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Jepara 2021 berupa data-data primer.

4.4 Teknik Analisis data

Dalam penelitian yang dilakukan ini akan menggunakan beberapa metode analisis, metode analisis yang digunakan adalah sebagai berikut :

4.4.1 Penentuan Jumlah Sampel Penelitian

Dalam penentuan jumlah sampel yang akan digunakan dalam analisis penelitian maka diperlukan suatu formula dalam melakukan analisis dalam penelitian. Teknik pengambilan sampel yang akan digunakan adalah teknik pengambilan sampel dengan rumus slovin sebagai berikut :

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

.....IV.1

Keterangan :

n : Jumlah Sampel

N : Populasi

e : Tingkat Kesalahan (10%)

Berdasarkan data sekunder yang didapat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara, Pelabuhan penyeberangan Kartini didapatkan jumlah rata-rata penumpang kapal yang datang dan berangkat dari Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara sehingga dapat dilakukan perhitungan untuk menentukan sampel menggunakan metode slovin. Berikut adalah perhitungan penentuan sample oleh metode slovin :

a) Sampel penumpang pada hari kerja

Penumpang Berangkat :

$$n = \frac{390}{1+390(10\%)^2}$$

n = 80 Penumpang

Penumpang Datang :

$$n = \frac{372}{1+372 (10\%)^2}$$

n = 79 Penumpang

b) Sampel penumpang pada hari libur

Penumpang Berangkat :

$$n = \frac{428}{1+428 (10\%)^2}$$

n = 81 Penumpang

Penumpang Datang :

$$n = \frac{244}{1+244 (10\%)^2}$$

n = 71 Penumpang

4.4.2 Survei Wawancara Penumpang di Pelabuhan

Tujuan dari melakukan survei wawancara adalah untuk mengetahui tingkat kepuasan penumpang dan penilaian dari penumpang yang bersangkutan terhadap fasilitas pelabuhan yang tersedia apakah memuaskan, baik, ataupun buruk tergantung dengan penilaian yang dilakukan oleh penumpang yang bersangkutan, selanjutnya dapat diketahui jumlah permintaan yang pengguna jasa atau penumpang harapkan sehingga dapat di rasionalkan dengan kebutuhan fasilitas yang dapat dijadikan titik untuk peningkatan dan penataan fasilitas yang harus disediakan operator.

4.4.3 Menghitung Besar Interaksi Moda dengan Fasilitas

Tujuan dari mengetahui besar interaksi moda dengan fasilitas adalah untuk mengetahui seberapa besar penilaian penumpang terhadap fasilitas yang sudah ada. Dari hal tersebut dapat dilihat fasilitas yang masih perlu dilakukan peningkatan dan penataan sehingga dapat dijadikan alternative pemecahan masalah jika tidak sesuai dengan kebutuhan penumpang.

4.4.5 Analisis Fasilitas daratan

Menurut Keputusan Menteri Nomor 52 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan penentuan fasilitas lahan

darat pada Pelabuhan dapat dianalisis dengan memperhatikan dan mengacu kepada penguasaan tanah dan kebutuhan lahan yang disesuaikan dengan perkiraan permintaan jasa kepelabuhanan untuk waktu tertentu, serta tata ruang wilayah Provinsi dan tata ruang wilayah Kabupaten/Kota yang bersangkutan.

Menurut Keputusan Menteri Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan, penentuan fasilitas terminal dapat dianalisis sebagai berikut:

1. Luas Areal Ruang Tunggu

Ruang tunggu yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

$$a_1 = a \cdot n \cdot N \cdot X \cdot Y \quad \text{.....IV.2}$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

Keterangan :

a_1 = Luas areal ruang tunggu dalam (m^2)

a = Persyaratan luas ruangan untuk 1 orang ($1,2 m^2/orang$)

n = Jumlah Penumpang Dalam Satu Kapal

N = Jumlah kapal yang sandar/bertolak pada waktu yang bersamaan

X = Ratio konsentrasi ($1,0$)

Y = Rasio lonjakan penumpang pada hari besar, diasumsikan ($1,2$)

2. Luas Areal Ruang kantin

Luas areal kantin yang dibutuhkan adalah :

$$a_2 = 15\% * a_1 \quad \text{.....IV.3}$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

3. Luas Areal Ruang Administrasi

Luas areal ruang administrasi yang dibutuhkan adalah :

$$a_3 = 15\% * a_1 \quad \text{.....IV.4}$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

4. Luas Areal Ruang Utilitas

Luas areal ruang utilitas yang dibutuhkan adalah :

$$a_4 = 25\% * (a_1 + a_2 + a_3) \quad \text{.....IV.5}$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

5. Luas Areal Ruang Publik

Luas areal ruang Publik yang dibutuhkan adalah :

$$a_5 = 10\% * (a_1 + a_2 + a_3 + a_4) \quad \dots\dots IV.6$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

6. Luas Total Areal Gedung Terminal

Luas total areal gedung terminal yang dibutuhkan adalah :

$$A = a_1 + a_2 + a_3 + a_4 + a_5 \quad \dots\dots IV.7$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

4.4.6 Analisis Fasilitas Lapangan Parkir (Lapangan Parkir Antar/Jemput)

Untuk Menghitung lapangan parkir kendaraan yang melakukan kegiatan antar dan jemput penumpang (kendaraan roda dua dan roda empat) di Pelabuhan penyeberangan Kartini Jepara.

Perhitungan kebutuhan fasilitas lapangan parkir untuk kendaraan roda dua adalah sebagai berikut :

$$A = a \times n_1 \times N \times X \times Y \times \frac{1}{n_2} \quad \dots\dots IV.8$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

Keterangan :

A = Luas Total Areal Parkir Untuk Kendaraan Antar/Jemput (m²)

a = Luas Areal Yang Dibutuhkan Untuk Satu Unit Kendaraan (m²)

n₁ = Jumlah Penumpang Dalam Satu Kapal

n₂ = Jumlah Penumpang Dalam Satu Kendaraan (Rata-Rata 8 Orang/Unit)

N = Jumlah Kapal Datang / Berangkat Pada Saat Bersamaan

X = Rata-Rata Pemanfaatan (1,0)

Y = Rasio Konsentrasi (1,2)

4.4.6.1 Satuan Ruang Parkir

Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) menurut Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1998 dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan yaitu

golongan 1,2, dan 3, untuk penentuan Satuan Ruang parkir (SRP) dapat dilihat pada table IV.1 Berikut :

Tabel IV.1 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

No	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (SRP) dalam m ²
1	a. Mobil Penumpang Gol I	2,30 x 5,00
	b. Mobil Penumpang Gol II	2,50 x 5,00
	c. Mobil Penumpang Gol III	3,00 x 5,00
2	Bus/Truk	3,40 x 12,50
3	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, 1998 Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir

4.4.7 Analisis Penentuan Zonasi Pelabuhan

Pada Peraturan Menteri No 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan pada Pasal 3 ayat 1 sistem zonasi tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Zonasi A, Untuk orang
- b. Zonasi B, Untuk kendaraan
- c. Zonasi C, Untuk fasilitas vital
- d. Zonasi D, Untuk daerah khusus terbatas; dan
- e. Zonasi E, Untuk kantong parkir di luar pelabuhan penyeberangan bagi kendaraan yang akan menyeberang.

Pada PM No 91 Tahun 2021 Pasal 3 ayat (2) disebutkan bahwa Zonasi A sebagaimana pada ayat (1) meliputi :

- a. zona A I berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput;
- b. zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan

- c. zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.

Pada PM No 91 Tahun 2021 Pasal 3 ayat (3) disebutkan Zonasi B disebutkan sebagaimana pada ayat (1) meliputi :

- a. zona B1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi Kendaraan yang akan menyeberang;
- b. zona B2 berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket; dan
- c. zona B3 berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan

Pada PM No 91 Tahun 2021 Pasal 3 ayat (4) disebutkan bahwa Zonasi C berada pada wilayah Pelabuhan Penyeberangan yang sifatnya terbatas dan berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan.

Fasilitas Vital tersebut yang dimaksud ayat (4) adalah :

- a. Dermaga dan fasilitasnya;
- b. Bunker bahan bakar minyak;
- c. Fasilitas air tawar; dan/atau
- d. Fasilitas lain yang ditetapkan sebagai fasilitas vital.

Pada PM No 91 Tahun 2021 Pasal 3 ayat (6) disebutkan bahwa Zonasi D sebagaimana pada ayat (1) meliputi :

- a. Zona D 1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
- b. Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan

Pada PM No 91 Tahun 2021 Pasal 3 ayat (6) disebutkan bahwa Zonasi E merupakan area parkir untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan.

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara memiliki peran penting bagi masyarakat di Kabupten Jepara, Provinsi Jawa tengah untuk memberikan dukungan untuk sektor penyeberangan guna melayani kebutuhan transportasi masyarakat baik yang bertujuan untuk melakukan perjalanan baik perjalanan sosial, bekerja, dan berwisata sehingga dapat menumbuhkan perekonomian daerah khususnya di Kabupaten Jepara, hal tersebut harus diimbangi oleh tersedianya fasilitas pelabuhan yang memadai sehingga terciptanya kenyamanan bagi pengguna jasa. Pada bab ini akan dilakukan analisa berkaitan dengan fasilitas pelayanan yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara yang mempengaruhi kinerja pelabuhan terhadap pengguna jasa.

5.1 Analisis Kondisi Saat Ini

Pada analisis kondisi saat ini bertujuan untuk mengetahui apakah fasilitas yang sudah ada sudah sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan sesuai dengan kebutuhan penumpang dan kendaraan. Dari beberapa survei yang telah dilaksanakan maka akan dilakukan analisis sebagai berikut :

5.1.1 Terminal Penumpang

Berdasarkan pengukuran dimensi terminal penumpang pada saat dilakukan survei lapangan maka diperoleh luasan terminal yang ada pada saat ini, sebagi berikut :

Tabel V.1 Ukuran Ruang Pada Terminal Penumpang Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara

NO	KONDISI SAAT INI	DIMENSI (m ²)
1	RUANG TUNGGU	250
2	RUANG KANTIN	33
3	RUANG ADMINISTRASI	30
4	RUANG UTILITAS	81

NO	KONDISI SAAT INI	DIMENSI (m ²)
5	RUANG PUBLIK	39
	TOTAL	433

Sumber : Survei Inventarisasi, 2021

Tabel V.2 Jumlah Kursi Keadaan Saat Ini

NO	FASILITAS SAAT INI	KETERANGAN
1	JUMLAH KURSI	40 Kursi

Sumber : Survei Inventarisasi, 2021

a) Luas Area Ruang Tunggu Penumpang

Diketahui pada hasil survei penumpang paling tinggi yaitu mencapai 177 penumpang per hari sehingga kebutuhan ruang tunggu yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

$$a_1 = a . n . N . X . Y$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

Keterangan :

a_1 = Luas areal ruang tunggu dalam (m²)

a = Persyaratan luas ruangan untuk 1 orang (1,2 m²/orang)

n = Jumlah Penumpang Dalam Satu Kapal

N = Jumlah kapal yang sandar/bertolak pada waktu yang bersamaan

X = Ratio konsentrasi (1, 0)

Y = Rasio lonjakan penumpang pada hari besar, diasumsikan (1,2)

Luas Area tunggu yang dibutuhkan saat ini :

$$\begin{aligned} a_1 &= a . n . N . X . Y \\ &= 1,2 \times 177 \times 1 \times 1 \times 1,2 \\ &= 254,88 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Jumlah kursi pada area ruang tunggu dapat dihitung dengan :

$$\begin{aligned} \text{Jumlah Kursi} &= \text{Jumlah Penumpang} \times \text{rasio konsentrasi} \times \text{rasio fluktuasi} \\ &= 177 \times 1 \times 1,2 \\ &= 305,86 \text{ kursi} = 306 \text{ kursi} \end{aligned}$$

Luas Kursi penumpang sesuai dengan Peraturan Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.4608/AP.005/DRJD/2012 tentang tempat duduk untuk masing-masing penumpang pada ruangan penumpang

ukuran kursi paling sedikit 0,25 m² ,Sehingga jumlah luas ruang tunggu efektif yaitu :

$$\begin{aligned}\text{Ruang Tunggu efektif} &= \text{Luas kursi/m}^2 \times \text{Kursi yang dibutuhkan} \\ &= 0,25 \text{ m}^2 \times 306 \\ &= 44,25 \text{ m}^2 = 44 \text{ m}^2\end{aligned}$$

b) Luas Area Ruang Kantin

$$a_2 = 15\% * a_1$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

Luas Ruang Kantin yang dibutuhkan pada saat ini :

$$\begin{aligned}a_2 &= 15\% \times a_1 \\ &= 15 \% \times 254,88 \text{ m}^2 \\ &= 38,232 \text{ m}^2\end{aligned}$$

c) Luas Area Ruang Administrasi

$$a_3 = 15\% * a_1$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

Luas ruang administrasi yang dibutuhkan pada saat ini :

$$\begin{aligned}a_3 &= 15\% * a_1 \\ &= 15\% \times 254,88 \text{ m}^2 \\ &= 38,232 \text{ m}^2\end{aligned}$$

d) Luas Area Ruang Utilitas

$$a_4 = 25\% * (a_1 + a_2 + a_3)$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

Luas ruang utilitas yang dibutuhkan pada saat ini :

$$\begin{aligned}a_4 &= 25\% * (a_1 + a_2 + a_3) \\ &= 25\% \times (254,88 \text{ m}^2 + 38,232 \text{ m}^2 + 38,232 \text{ m}^2) \\ &= 82,836 \text{ m}^2\end{aligned}$$

e) Luas Area Ruang Publik

$$a_5 = 10\% * (a_1 + a_2 + a_3 + a_4)$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

Luas ruang publik yang dibutuhkan pada saat ini :

$$\begin{aligned}
 a_5 &= 10\% * (a_1 + a_2 + a_3 + a_4) \\
 &= 10\% \times (254,88 \text{ m}^2 + 38,232 \text{ m}^2 + 38,232 \text{ m}^2 + 82,836 \text{ m}^2) \\
 &= 41,418 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

f) Luas Total Area Gedung Terminal (A)

$$A = a_1 + a_2 + a_3 + a_4 + a_5$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

Luas total areal gedung terminal yang dibutuhkan pada saat ini:

$$\begin{aligned}
 A &= (a_1 + a_2 + a_3 + a_4 + a_5) \\
 &= (254,88 \text{ m}^2 + 38,232 \text{ m}^2 + 38,232 \text{ m}^2 + 82,836 \text{ m}^2 + 41,418 \text{ m}^2) \\
 &= 455,6 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Dari kondisi ideal yang harus di terapkan pada Pelabuhan penyeberangan Kartini Jepara saat ini maka dapat diketahui ukuran fasilitas terminal penumpang Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara dapat dilihat pada Tabel V.2 :

Tabel V.3 Luas Terminal Ruang Tunggu Ideal Sesuai Peraturan Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.2681/AP.005/DRDJ/2006

NO	KONDISI IDEAL	DIMENSI (m ²)
1	RUANG TUNGGU	254,88
2	RUANG KANTIN	38,232
3	RUANG ADMINISTRASI	38,232
4	RUANG UTILITAS	82,836
5	RUANG PUBLIK	41,418
	TOTAL	455,6

Sumber : Hasil Perhitungan Analisis, 2022

Tabel V.4 Jumlah Kursi Keadaan Ideal

NO	FASILITAS IDEAL	KETERANGAN
1	JUMLAH KURSI	306 Kursi

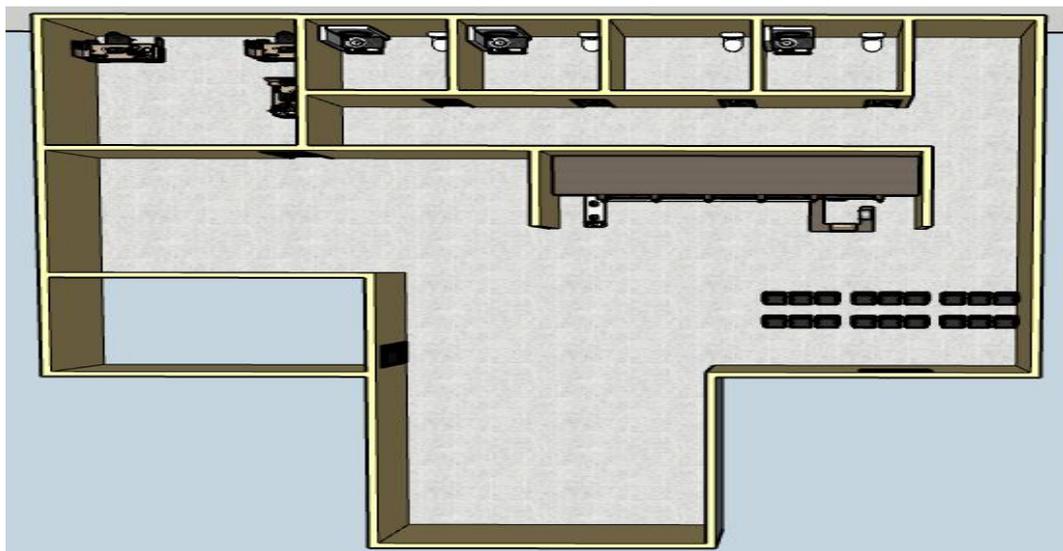
Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil perhitungan pada kondisi saat ini dari hasil survei inventarisasi yang dilakukan hanya terdapat 40 kursi yang tersedia sedangkan kursi yang dibutuhkan adalah 306 kursi, dari jumlah kursi yang ada kekurangan untuk ketersediaan kursi tersebut sebesar

266 kursi sehingga banyak penumpang yang tidak memiliki kesempatan untuk duduk dan akhirnya kebanyakan penumpang akan menunggu kapal di luar gedung. Namun jika pada kondisi eksisting di alihkan menuju ruang tunggu sesuai dengan PM Nomor 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan sebagai kondisi ideal saat ini setiap penumpang yang akan naik ke kapal dapat di lakukan dengan baik maka dari itu luasan terminal yang ideal untuk kondisi saat ini adalah 455,6 m² dengan rincian ruang tunggu yang dibutuhkan seluas 254,88 m² dengan luas ruang tunggu efektif 44 m² dan dibutuhkan sebanyak 306 kursi, untuk ruang kantin dan ruang administrasi dibutuhkan tempat seluas 38,232 m² guna menunjang kegiatan dari masing-masing tempat tersebut, sedangkan untuk ruang utilitas dibutuhkan tempat seluas 82,836 m² dan ruang publik membutuhkan tempat seluas 41,418 m².

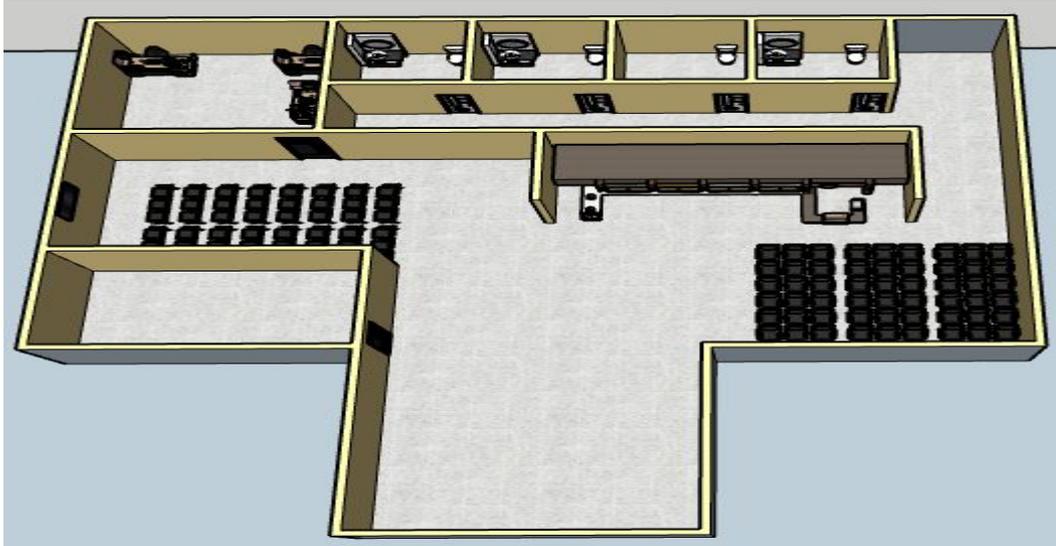
Dari hasil analisis di atas dapat dilihat beberapa fasilitas belum memiliki bentuk idealnya sehingga fasilitas gedung terminal saat ini harus di tingkatkan agar dapat memeberikan kenyamanan dan keamanan bagi calon pengguna jasa peyeberangan.

Pada Gambar V.1 akan di tampilan fasilitas gedung terminal kondisi saat ini dan akan ditampilkan pada gambar V.2 tentang kondisi ideal terminal yang seharusnya :



Sumber : Hasil Survei Inventarisasi, 2021

Gambar V.1 Kondisi terminal saat ini



Sumber : Hasil analisis, 2022

Gambar V.2 Kondisi Terminal Ideal

5.1.2 Lapangan Parkir Kendaraan Antar/Jemput

Lapangan Parkir kendaraan merupakan salah satu kebutuhan bagi terciptanya pelayanan jasa yang dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan kepada pengguna jasa.

Untuk menghitung lapangan parkir pengantar dan penjemput untuk penumpang baik kendaraan roda dua dan roda empat di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara, menggunakan rumus sebagai berikut :

$$A = a \times n_1 \times N \times X \times Y \times \frac{1}{n_2}$$

Sumber : KM Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004

Keterangan :

- A = Luas Total Areal Parkir Untuk Kendaraan Antar/Jemput (m²)
- a = Luas Areal Yang Dibutuhkan Untuk Satu Unit Kendaraan (m²)
- n₁ = Jumlah Penumpang Dalam Satu Kapal (**177 penumpang**)
- n₂ = Jumlah Penumpang Dalam Satu Kendaraan (Rata-Rata 8 Orang/Unit) / (**Sepeda Motor = 1 orang dan Mobil Pribadi = 2 orang**)
- N = Jumlah Kapal Datang / Berangkat Pada Saat Bersamaan
- X = Rata-Rata Pemanfaatan (1,0)

- Y = Rasio Konsentrasi (1,2)
 Z = Rata-Rata Pemanfaatan (1,0 ; seluruh penumpang meninggalkan terminal dengan kendaraan)

Dalam perhitungan luas lapangan parkir pengantar dan penjemput pada kondisi eksisting maka perhitungan kapasitas lapangan parkir untuk pengantar ataupun penjemput yang menggunakan sepeda motor dan mobil penumpang sebagai berikut :

Di mana :

Luas Lapangan Parkir yang tersedia = 1345 m²

Dimensi Sepeda Motor = 1,5 m²

Dimensi Mobil Penumpang = 12,5 m²

Luas Area Pakir Mobil Pribadi :

$$A = a \cdot n_1 \cdot N \cdot X \cdot Y \cdot Z \cdot \frac{1}{n_2}$$

$$= 12,5 \text{ m}^2 \times 177 \text{ penumpang} \times 1 \times 1,2 \times 1 \times \frac{1}{2}$$

$$= 1327,5 \text{ m}^2$$

Luas Area Parkir Motor :

$$A = a \cdot n_1 \cdot N \cdot X \cdot Y \cdot Z \cdot \frac{1}{n_2}$$

$$= 1,5 \text{ m}^2 \times 177 \text{ penumpang} \times 1 \times 1,2 \times 1 \times \frac{1}{1}$$

$$= 318,6 \text{ m}^2$$

Luas Total Lapangan Parkir Kendaraan Antara/Jemput

= Luas Areal Parkir Mobil Penumpang + Luas Areal Parkir Sepeda Motor

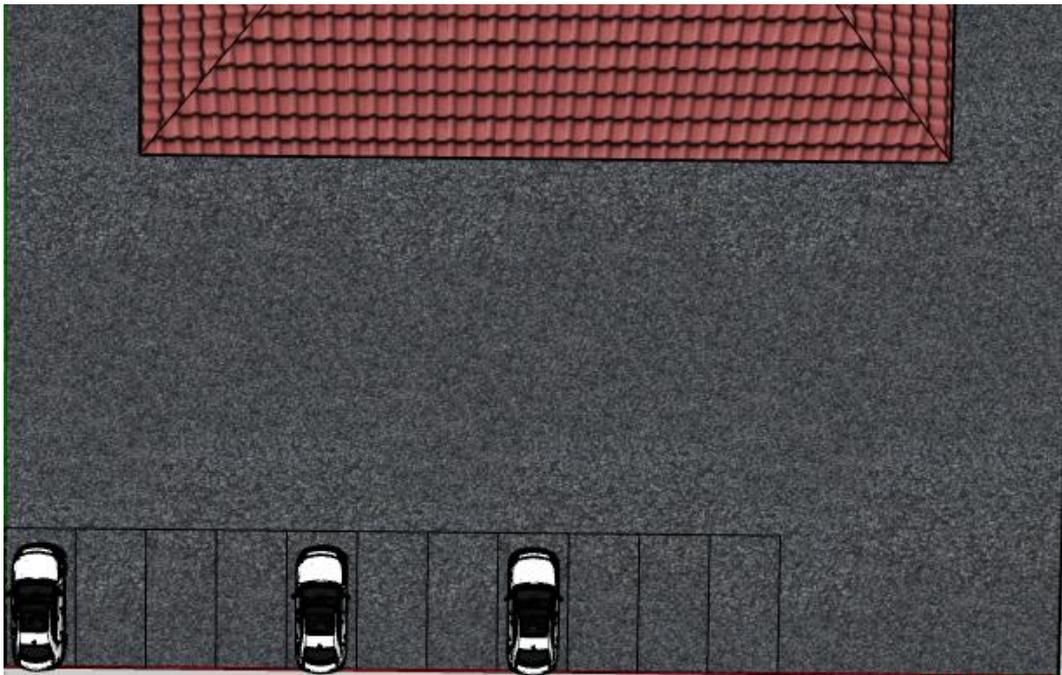
= 1327,5 m² + 318,6 m²

= 1646,1 m²

NO	KONDISI RUANG PARKIR	LUAS RUANG PARKIR (m ²)	KETERANGAN
1	KONDISI SAAT INI	1345 m ²	
2	KONDISI IDEAL	1646,1 m ²	Kekurangan 301,1 m ² lahan parkir

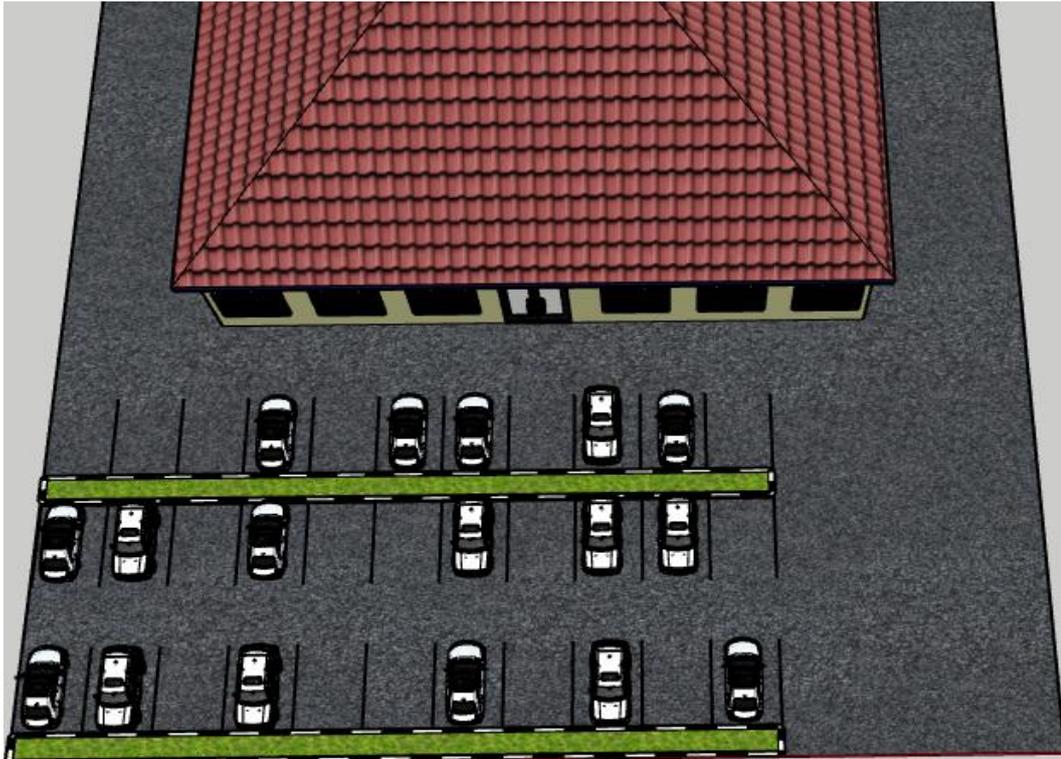
Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan hasil perhitungan analisis lapangan parkir pengantar dan penjemput di atas maka kinerja lapangan parkir untuk pengantar maupun penjemput sesuai ukuran dimensi kendaraan sebesar 1646,1 m² sedangkan luas parkir yang tersedia saat ini sebesar 1345 m² , sehingga lapangan parkir pengantar dan penjemput masih belum dapat memenuhi kebutuhan lapangan parkir yang ada sehingga belum dapat mengakomodir kendaraan pengantar dan penjemput penumpang. Namun hal ini tidak menjadi masalah dikarenakan untuk pengantar dan penjemput di Pelabuhan Penyeberangan sendiri didominasi oleh kendaraan roda dua pada saat pengamatan yang dilakukan sehingga dapat diakali dengan pemanfaatan parkir kendaraan roda empat atau mobil pribadi digunakan untuk mengakomodir kebutuhan parkir roda dua atau sepeda motor. Berikut adalah gambar kondisi saat ini dan kondisi ideal dari ketersediaan ruang parkir :



Sumber : Hasil Survei Inventarisasi, 2021

Gambar V.3 Kondisi ruang parkir saat ini



Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V.4 Kondisi ruang parkir ideal

5.1.3 Akses Penumpang Dari dan Menuju Gedung Teminal Penumpang

Keselamatan, keamanan, kemudahan/keterjangkauan, dan kesetaraan merupakan hal utama yang harus diberikan kepada pengguna jasa pelabuhan. Namun kondisi ini belum terdapat pada Pelabuhan penyeberangan Kartini Jepara karena di pelabuhan penyeberangan Kartini hanya terdapat 1 pintu gerbang yang dibuka yang digunakan untuk aktivitas kendaraan untuk keluar masuk sehingga membutuhkan waktu untuk kendaraan keluar masuk.

Untuk akses pejalan kaki masih dikatakan belum memadai dikarenakan beberapa titik akses pejalan kaki menuju kapal masih belum memiliki atap sehingga ketika hujan terjadi tidak dapat melindungi pejalan kaki tersebut dari hujan, hal ini dapat menyebabkan ketidaknyamanan kepada pengguna jasa yang melakukan aktivitas dengan berjalan kaki. Akses pejalan kaki menuju pintu keluar juga tidak dimiliki oleh Pelabuhan penyeberangan Kartini sehingga keselamatan dan keamanan dari pejalan kaki tersebut

kurang sehingga perlu dibangun fasilitas khusus penumpang dengan tidak melupakan dan meninggalkan kriteria keselamatan, kenyamanan, kemudahan/keterjangkauan, dan kesetaraan.

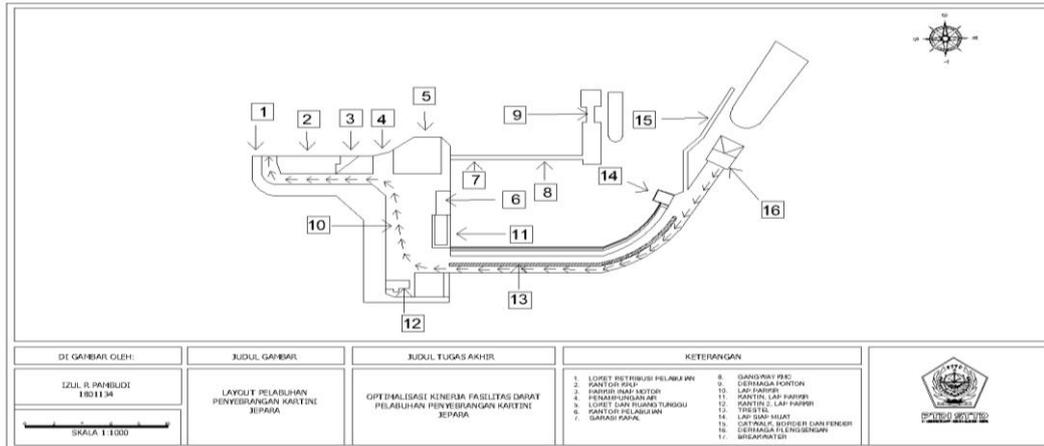
5.1.4 Sistem Pola Arus Lalu Lintas Penumpang di Pelabuhan Peyeberangan Kartini Jepara

Pada Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara memiliki arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang dapat dikatakan masih efektif walaupun masih terdapat beberapa kekurangan.

Berikut alur pergerakan penumpang baik penumpang yang akan menaiki kapal maupun turun dari kapal :

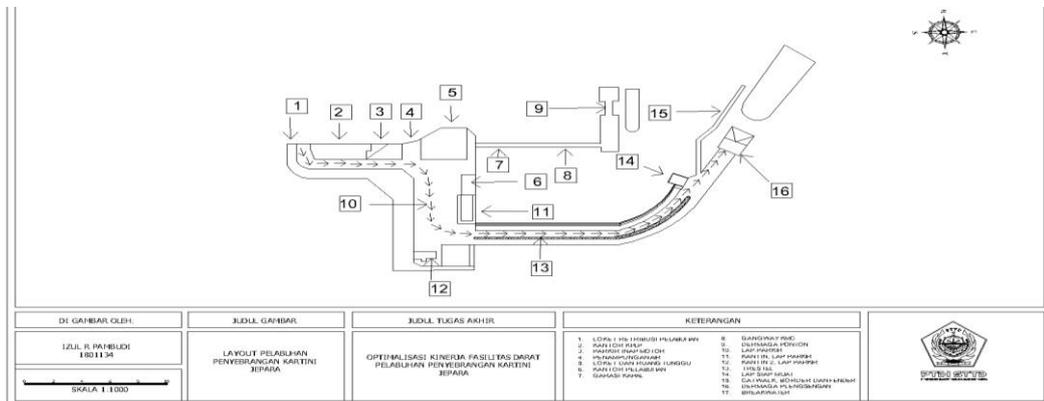
- a. Alur Pergerakan penumpang yang akan naik ke kapal.
 - 1)Penumpang yang hendak melakukan perjalanan akan masuk melalui pintu masuk.
 - 2)Penumpang menuju loket untuk melakukan pembelian tiket kapal pada loket yang tersedia.
 - 3)Penumpang yang telah memiliki tiket akan menunggu di ruang tunggu yang telah di sediakan untuk menunggu saat masuk kapal.
 - 4)Pada saat kapal telah siap maka penumpang akan masuk menuju kapal yang telah tersedia.
 - 5)Penumpang melewati selasar pejalan kaki menuju dermaga untuk masuk ke kapal.
- b. Alur Pergerakan penumpang yang turun dari kapal
 - 1)Penumpang turun dari kapal melalui dermaga yang ada kemudian melewati selasar pejalan kaki menuju pintu keluar.
 - 2)Penumpang yang menggunakan kendaraan pribadi turun dari kapal melalui dermaga menuju pintu keluar.

Alur pergerakan penumpang yang ada dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Sumber : Hasil analisis, 2022

Gambar V.5 Arus pergerakan penumpang keluar kapal



Sumber : Hasil analisis, 2022

Gambar V.6 Arus pergerakan penumpang naik kapal

5.2 Zonasi Pelabuhan

Mengacu pada PM Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, maka ditetapkan zonasi pelabuhan sebagai berikut :

- Zonasi A, Untuk orang
- Zonasi B, Untuk kendaraan
- Zonasi C, Untuk fasilitas vital
- Zonasi D, Untuk daerah khusus terbatas; dan
- Zonasi E, Untuk kantong parkir di luar pelabuhan penyeberangan bagi kendaraan yang akan menyeberang.

Pada PM No 91 Tahun 2021 Pasal 3 ayat (2) disebutkan Zonasi A sebagaimana pada ayat (1) meliputi :

- a. zona A I berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput;
- b. zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan
- c. zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.

Pada PM No 91 Tahun 2021 Pasal 3 ayat (3) disebutkan Zonasi B disebutkan sebagaimana pada ayat (1) meliputi :

- a. zona B1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan toll gate yang berfungsi untuk penempatan jembatan timbang dan toll gate bagi Kendaraan yang akan menyeberang;
- b. zona B2 berada pada wilayah area parkir siap muat yang berfungsi untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket; dan
- c. zona B3 berada pada wilayah akses Kendaraan untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket Kendaraan.

Pada PM No 91 Tahun 2021 Pasal 3 ayat (4) disebutkan Zonasi C berada pada wilayah Pelabuhan Penyeberangan yang sifatnya terbatas dan berfungsi untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan.

Fasilitas Vital tersebut yang dimaksud ayat (4) adalah :

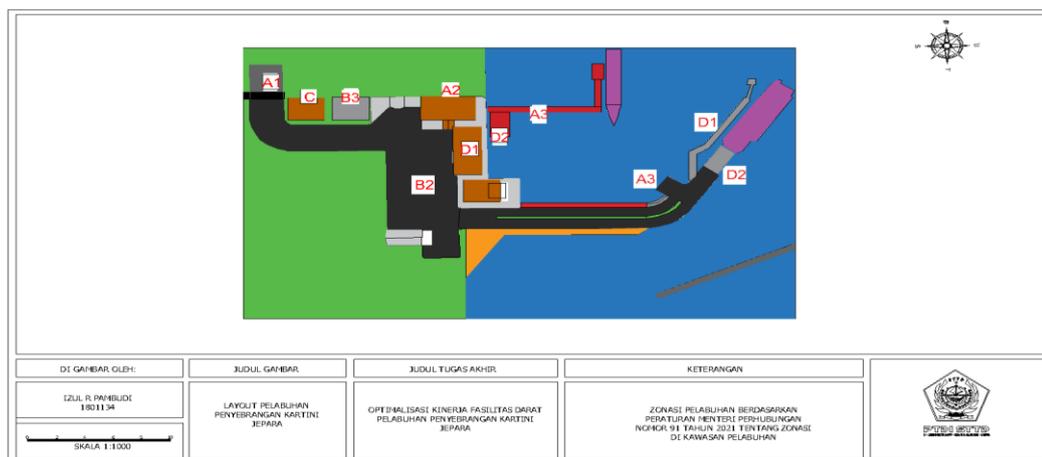
- a. Dermaga dan fasilitasnya;
- b. Bunker bahan bakar minyak;
- c. Fasilitas air tawar; dan/atau
- d. Fasilitas lain yang ditetapkan sebagai fasilitas vital.

Pada PM No 91 Tahun 2021 Pasal 3 ayat (6) disebutkan Zonasi D sebagaimana pada ayat (1) meliputi :

- a. Zona D 1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
- b. Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan

Pada PM No 91 Tahun 2021 Pasal 3 ayat (6) disebutkan Zonasi E merupakan area parkir untuk antrian Kendaraan yang sudah memiliki tiket namun belum waktunya untuk masuk Pelabuhan Penyeberangan.

Berikut adalah pembagian zona menurut PM Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, Berikut gambar yang digunakan untuk menentukan zona di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara :



Sumber : Hasil analisis, 2022

Gambar V.7 Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Kartini jepara berdasarkan PM 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Penyeberangan

Dari gambar di atas dapat dilihat zonasi pada Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara berdasarkan PM 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan Penyeberangan terdapat beberapa zona terbatas yang hanya dapat diakses oleh petugas seperti zona C berupa kantor untuk pihak Kantor UPP Jepara Pos Kespel Kartini dan Kawasan D1 dan D2 yang berupa perkantoran dan area D2 yang berupa wilayah komersil pelabuhan yang digunakan oleh dinas terkait lainnya seizin otoritas pelabuhan dan juga beberapa wilayah yang ada di pelabuhan yang dapat diakses oleh Penumpang. Zonasi Pelabuhan yang diterapkan Pada Pelabuhan Penyeberangan Kartini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi petugas yang bersangkutan dan juga pengunjung pelabuhan.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan hasil penelitian pada BAB V, maka didapatkan beberapa kesimpulan yang dapat ditarik dari penelitian ini, yaitu sebagai berikut :

1. Ruang Tunggu

Kondisi saat ini luas ruang tunggu hanya seluas 225 m² . Pada kondisi ideal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Darat Nomor 54 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan maka kondisi ideal ruang tunggu yang harus dimiliki Oleh Pelabuhan Penyeberangan kartini adalah 254,88 m² sehingga untuk luas ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara masih terdapat kekurangan seluas 54,88 m² .

2. Jumlah Kursi Ruang Tunggu Penumpang

Jumlah kursi yang tersedia pada Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara pada kondisi saat ini sejumlah 40 kursi di mana jumlah kursi ideal yang dibutuhkan sejumlah 306 kursi sehingga Pelabuhan Penyeberangan Kartini masih kekurangan kursi penumpang sejumlah 266 kursi sehingga masih banyak penumpang yang tidak mendapatkan kesempatan untuk duduk sehingga mengurangi kenyamanan penumpang.

3. Lapangan Parkir Kendaraan

Luasan areal parkir kendaraan saat ini yaitu 1350 m² , Pada kondisi ideal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Darat Nomor 54 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan maka kondisi ideal lapangan parkir kendaraan yang harus dimiliki Oleh Pelabuhan Penyeberangan kartini seluas 1646,1 m² sehingga dapat menampung kendaraan dari pengunjung Pelabuhan Penyeberangan Kartini

4. Pola Arus Lalu Lintas Penumpang

Pola arus lalu lintas penumpang yang berjalan saat ini sudah sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104.DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas namun masih terdapat beberapa kekurangan.

5. Zonasi Pelabuhan

Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara saat ini tidak memiliki sistem zonasi sehingga petugas dan penumpang tidak memiliki kejelasan dalam batasan - batasan area yang dapat diakses dan terbatas.

6.2 Saran

Berdasarkan Kesimpulan yang ada di atas maka didapatkan beberapa saran sebagai berikut :

1. Ruang Tunggu

Ruang tunggu pada kondisi saat ini perlu disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 52 tahun 2004 tentang penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan sehingga luas ruang tunggu butuh di sesuaikan lagi dan dilakukan perluasan menyesuaikan dengan jumlah kebutuhan penumpang sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi penumpang.

2. Jumlah Kursi Ruang Tunggu Penumpang

Jumlah Kursi Ruang Tunggu Penumpang pada kondisi saat ini perlu disesuaikan dengan kebutuhan penumpang sehingga tercipta kenyamanan dan memastikan penumpang memiliki kesempatan untuk duduk.

3. Lapangan Parkir Kendaraan

Pada lapangan parkir kendaraan perlu disediakan pos masing - masing untuk retribusi masuk pelabuhan sehingga tidak tercampur antara kendaraan roda 2 dan roda 4.

4. Pola Arus Lalu Lintas Penumpang

Pola arus lalu lintas penumpang yang berjalan dan yang ada pada saat ini perlu disesuaikan dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104.DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas.

5. Zonasi Pelabuhan

Zonasi pelabuhan pada Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara akan memberikan fungsi dan otoritas wilayah yang jelas dalam lingkungan Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara sehingga memudahkan penumpang dan petugas.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditya, R S. 2019. "Kajian Elevasi Puncak Breakwater Di Pelabuhan Kartini, Jepara." <http://eprints.undip.ac.id/77291/>.
- Arianto, Dedy. 2017. "Evaluasi Pengembangan Pelabuhan Sibolga." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 21: 71–82.
- Aulia, Dicky. 2017. "Analisis Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Yang Berwawasan Lingkungan (Ecoport) Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (Ppn) Pengambangan, Jembrana, Bali." *Jurnal Perikanan Tangkap* 1 (01): 1–10. <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/juperta/article/view/1851/1201>.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Jepara. 2022. "Kabupaten Jepara Dalam Angka 2022."
- BANCIN, SAHYUNI. 2021. "Analisis Kinerja Pelayanan Dan Kenyamanan Fasilitas Pelabuhan Laut Singkil Kabupaten Aceh Singkil."
- Djaenuddin, Dzulfadhly, Murshal Manaf, and Kamran Aksa. 2022. "Journal of Urban Planning Studies Pengembangan Pelabuhan Mattoanging Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Sekitarnya" 01 (03): 231–46.
- Hidayat, Budiharso, Bobby Agung Hermawan, Danica Evan, Dosen Program, Studi Sarjana, Terapan Transportasi, Darat Politeknik, et al. 2020. "PERENCANAAN PENGEMBANGAN FASILITAS SISI DARAT DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BAUBAU DIKOTA BAUBAU."
- Kramadibrata, Soedjono. 2002. *Perencanaan Pelabuhan*.
- Lestari, Rachmatika. 2020. "Tinjauan Yuridis Kewenangan Pengelolaan Dan Pengembangan Pelabuhan penyeberangan Balohan Sabang" 4 (1): 13–27.
- Mandaku, Hanok. 2012. "STUDI PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI PENYEBERANGAN PULAU SERAM-AMBON Hanok Mandaku Dosen Program Studi Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Pattimura Ambon" 06 (1): 9–18.
- Octavia, Triani, Bambang Triatmodjo, and Sigit Priyanto. 2020. "Pengembangan Infrastruktur Terminal Penumpang Pada Pelabuhan Bandar Bintan Telani (Bbt) Dalam Mendukung Pariwisata Pulau Bintan." *Teknisia* XXV (1): 21–32. <https://doi.org/10.20885/teknisia.vol25.iss1.art3>.
- Prasojo, Prastyo, Abdul Rosyid, and Imam Triarso. 2015. "Analisis Tingkat

- Pemanfaatan Dan Kebutuhan Fasilitas Fungsional Dan Fasilitas Penunjang Di Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung Rembang." *Journal of Fisheries Resources Utilization Management and Technology* 4: 32–42.
- Siswoyo, Bambang, and Abdy Kurniawan. 2020. "Pengembangan Fasilitas Penunjang Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Biak." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 16 (2): 51–60. <https://doi.org/10.25104/transla.v16i2.40>.
- Syari, Nindi Kardina, and Hestin Mulyandari. 2021. "TRANSPORTATION WATERFRONT."
- Mandi, Nyoman Budiarta Raka. 2015. "Pelabuhan Perencanaan dan Perancangan Konstruksi Bangunan Laut dan Pantai." *Denpasar: Buku Arti*.
- Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*.
- Tondang, Bahagia. 2021. "Pengembangan Infrastruktur Komersil Pelabuhan Penyebrangan Ajibata Di Kabupaten Toba Samosir Sumatera Utara" 9 (1).
- Triatmodjo, Bambang. 2010. "Perencanaan Pelabuhan." *Perencanaan Pelabuhan* 1 (1): 253.
- Yamsos, Appi. 2013. "Perencanaan Pengembangan Pelabuhan Laut Sorong Di Kota Sorong." *Jurnal Sipil Statik* 1 (10): 645–52.
- Yeni, Elfa. 2017. "Identifikasi Aktivitas Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Perikanan Pantai Lampulo Banda Aceh," no. November: 355–63.

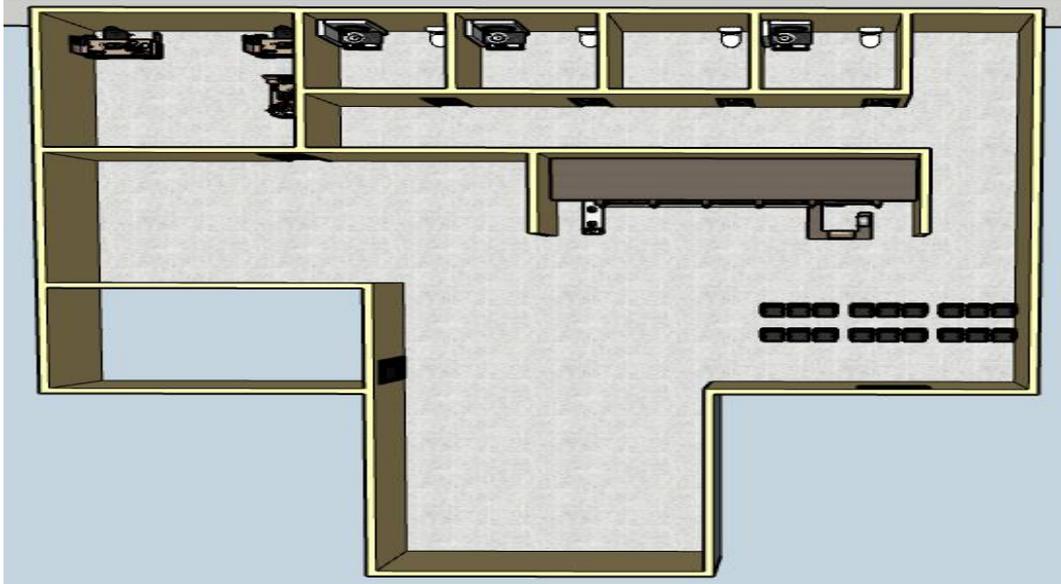
LAMPIRAN

Lampiran 1 Kesimpulan dan Saran

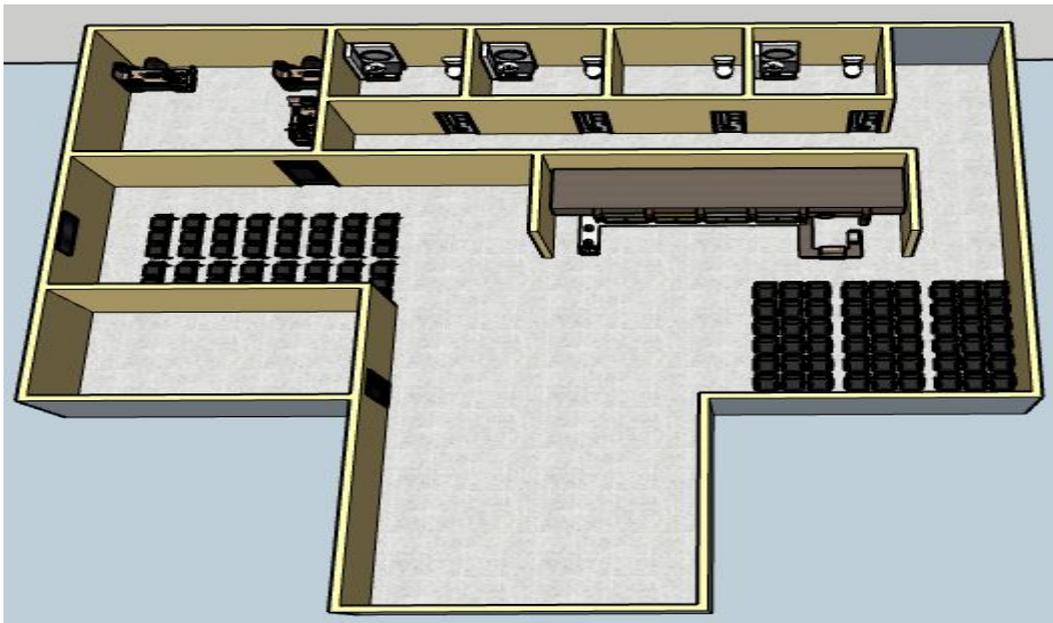
NO	KESIMPULAN	SARAN
1	Kondisi saat ini luas ruang tunggu hanya seluas 225 m ² . Pada kondisi ideal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Darat Nomor 54 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan maka kondisi ideal ruang tunggu yang harus dimiliki Oleh Pelabuhan Penyeberangan kartini adalah 254,88 m ² sehingga untuk luas ruang tunggu di Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara masih terdapat kekurangan seluas 54,88 m ² .	Ruang tunggu pada kondisi saat ini perlu disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 52 tahun 2004 tentang penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan sehingga luas ruang tunggu butuh di sesuaikan lagi dan dilakukan perluasan menyesuaikan dengan jumlah kebutuhan penumpang sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi penumpang.
2	Jumlah kursi yang tersedia pada Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara pada kondisi saat ini sejumlah 40 kursi di mana jumlah kursi ideal yang dibutuhkan sejumlah 306 kursi sehingga Pelabuhan Penyeberangan Kartini masih kekurangan kursi penumpang sejumlah 266 kursi sehingga masih banyak penumpang yang tidak mendapatkan kesempatan untuk duduk sehingga mengurangi kenyamanan penumpang.	Jumlah Kursi Ruang Tunggu Penumpang pada kondisi saat ini perlu disesuaikan dengan kebutuhan penumpang sehingga tercipta kenyamanan dan memastikan penumpang memiliki kesempatan untuk duduk.

NO	KESIMPULAN	SARAN
3	<p>Luasan areal parkir kendaraan saat ini yaitu 1350 m², Pada kondisi ideal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Darat Nomor 54 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan maka kondisi ideal lapangan parkir kendaraan yang harus dimiliki Oleh Pelabuhan Penyeberangan kartini seluas 1646,1 m² sehingga dapat menampung kendaraan dari pengunjung Pelabuhan Penyeberangan Kartini.</p>	<p>Pada lapangan parkir kendaraan perlu disediakan pos masing - masing untuk retribusi masuk pelabuhan sehingga tidak tercampur antara kendaraan roda 2 dan roda 4.</p>
4	<p>Pola arus lalu lintas penumpang yang berjalan saat ini sudah sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104.DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas namun masih terdapat beberapa kekurangan.</p>	<p>Pola arus lalu lintas penumpang yang berjalan saat ini perlu disesuaikan dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104.DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas.</p>
5	<p>Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara saat ini tidak memiliki sistem zonasi sehingga petugas dan penumpang tidak memiliki kejelasan dalam batasan - batasan area yang dapat diakses dan terbatas.</p>	<p>Zonasi pelabuhan pada Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara akan memberikan fungsi dan otoritas wilayah yang jelas dalam lingkungan Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara sehingga memudahkan penumpang dan petugas.</p>

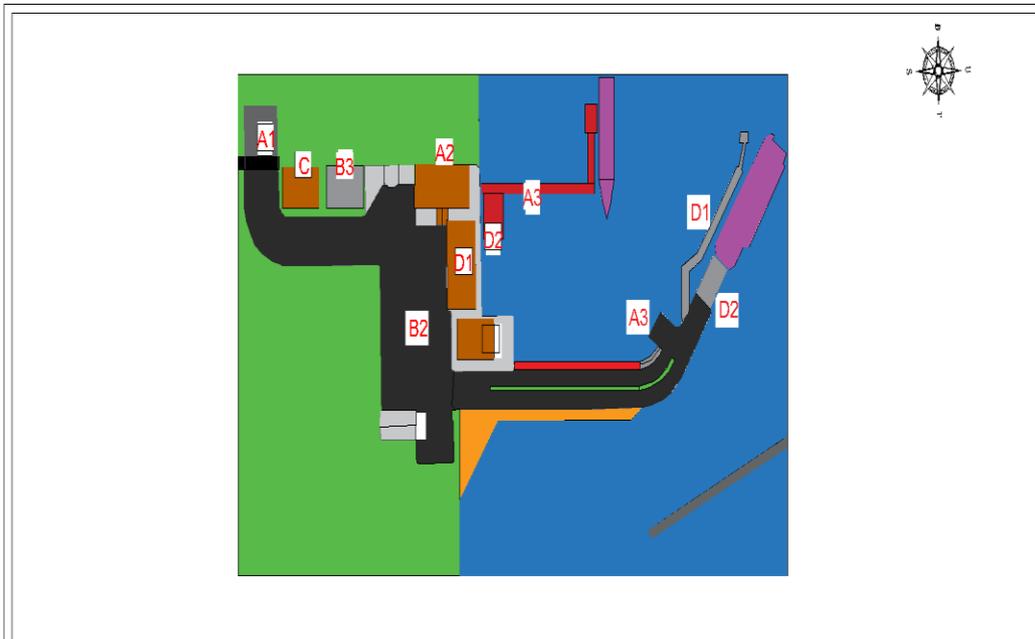
Lampiran 2 Kondisi Saat ini Pelabuhan



Lampiran 3 Kondisi Ideal pelabuhan



Lampiran 4 Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara



DI GAMBAR OLEH:	JUDUL GAMBAR	JUDUL TUGAS AKHIR	KETERANGAN	
IZUL R. PAMBUJI 18011134  SKALA 1:1000	LAYOUT PELABUHAN PENYEBRANGAN KARTINI JEPARA	OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBRANGAN KARTINI JEPARA	ZONASI PELABUHAN BERDASARKAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 91 TAHUN 2021 TENTANG ZONASI DI KAWASAN PELABUHAN	

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI	Dosen Pembimbing : IR. TRI YULI ANDARU
Notar : 18.01.134	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : PENINGKATAN FASILITAS DARAT PELEBUHAN KARTINI JEPARA	Tanggal Asistensi : RABU, 11 MEI 2022
	Asistensi Ke- 1

No	Evaluasi	Revisi
1	Melakukan progress sesuai dengan judul yang diambil	-

Dosen Pembimbing,

IR. TRI YULI ANDARU

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI	Dosen Pembimbing : IR. TRI YULI ANDARU
Notar : 18.01.134	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELEBUHAN KARTINI JEPARA	Tanggal Asistensi : RABU, 25 MEI 2022
	Asistensi Ke- 2

No	Evaluasi	Revisi
1	OPTIMALISASI TIDAK MELAKUKAN PENAMBAHAN KEPADA FASILITAS YANG ADA NAMUN MENINGKATKAN KINERJA FASILITAS TERSEBUT	-

Dosen Pembimbing,

IR. TRI YULI ANDARU

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI	Dosen Pembimbing : IR. TRI YULI ANDARU
Notar : 18.01.134	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : PENINGKATAN FASILITAS SISI DARAT PELEBUHAN KARTINI JEPARA	Tanggal Asistensi : RABU, 25 MEI 2022
	Asistensi Ke- 3

No	Evaluasi	Revisi
1	MEMPERBAIKI DRAFT PROPOSAL YANG TELAH DITULIS	DRAFT PROPOSAL DIPERBAIKI

Dosen Pembimbing,

IR. TRI YULI ANDARU

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI	Dosen Pembimbing : IR. TRI YULI ANDARU
Notar : 18.01.134	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELEBUHAN KARTINI JEPARA	Tanggal Asistensi : RABU, 11 MEI 2022
	Asistensi Ke- 4

No	Evaluasi	Revisi
1	Membahas kesiapan data dan keahaman taruna tentang analisis yang akan dikerjakan pada BAB 5	-

Dosen Pembimbing,

IR. TRI YULI ANDARU

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI	Dosen Pembimbing : IR. TRI YULI ANDARU
Notar : 18.01.134	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELEBUHAN KARTINI JEPARA	Tanggal Asistensi : Rabu, 13 Juli 2022
	Asistensi Ke- 5

No	Evaluasi	Revisi
1	Bedah Draft BAB 5 tentang analisis	-

Dosen Pembimbing,

IR. TRI YULI ANDARU

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI	Dosen Pembimbing : IR. TRI YULI ANDARU
Notar : 18.01.134	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELEBUHAN KARTINI JEPARA	Tanggal Asistensi : Kamis, 14 Juli 2022
	Asistensi Ke- 6

No	Evaluasi	Revisi
1	Bimbingan daring membahas kesiapan sidang dan kendala pengerjaan	-

Dosen Pembimbing,

IR. TRI YULI ANDARU

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI Notar : 1801134 Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT Judul Skripsi : OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA	Dosen Pembimbing : WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC Tanggal Asistensi : RABU, 29 JUNI 2022 Asistensi Ke- 1
--	--

No	Evaluasi	Revisi
1	PENGERJAAN DAN PENGUMPULAN PROGRES BAB 1 DAN 2	Telah diganti

Dosen Pembimbing,

WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI Notar : 1801134 Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT Judul Skripsi : OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA	Dosen Pembimbing : WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC Tanggal Asistensi : MINGGU, 22 MEI 2022 Asistensi Ke- 2
--	---

No	Evaluasi	Revisi
1	PENAMBAHAN DAN PENGUATAN LATAR BELAKANG DI BAB I	
2	PERGANTIAN KATA DALAM JUDUL DARI PENINGKATAN KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA MENJADI OPTIMALISASI FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA	
3	PERATURAN YANG DIGUNAKAN MASIH PERATURAN LAUT HARUS DI FOKUSKAN KEPADA PERATURAN TENTANG PENYEBERANGAN	
4	PENAMBAHAN BEBERAPA KALIMAT DAN PENAMBAHAN GAMBAR FASILITAS PELABUHAN KARTINI JEPARA DAN LAYOUT PELABUHAN SAAT INI	

Dosen Pembimbing,

WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI	Dosen Pembimbing : WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC
Notar : 1801134	Tanggal Asistensi : JUM'AT, 27 MEI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi Ke- 3
Judul Skripsi : OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA	

No	Evaluasi	Revisi
1	PENAMBAHAN PEMBAHASAN TENTANG ZONASI PELABUHAN SESUAI PERATURAN YANG ADA	

Dosen Pembimbing,

WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI	Dosen Pembimbing : WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC
Notar : 1801134	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA	Tanggal Asistensi : RABU, 29 JUNI 2022
	Asistensi Ke- 4

No	Evaluasi	Revisi
1	Pergantian perhitungan peramalan dari trend menjadi regresi	Telah diganti
2	Penulisan Tabel dengan gambar di perbaiki	Telah diperbaiki
3	Perhatikan Huruf Kapital dan kecil	Telah diperbaiki

Dosen Pembimbing,

WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI Notar : 1801134 Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT Judul Skripsi : OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA	Dosen Pembimbing : WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC Tanggal Asistensi : KAMIS, 14 JULI 2022 Asistensi Ke- 5
--	---

No	Evaluasi	Revisi
1	Tidak menggunakan metode peramalan dikarenakan fokus hanya kepada fasilitas.	Telah dihapus
2	Penulisan Sub Bab diperhatikan agar disesuaikan dengan pedoman	Penulisan Sub Bab telah disesuaikan dengan pedoman yang ada
3	Agar disesuaikan dengan rumusan masalah pada BAB I	1.3.1 Apakah Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Kartini telah sesuai dengan KM 52 Tahun 2004 Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan? 1.3.2 Apakah Fasilitas Ruang Parkir Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara dapat menampung kendaraan yang datang? 1.3.3 Apakah Pelabuhan Penyeberangan Kartini Jepara telah menerapkan sistem zonasi pelabuhan?

Dosen Pembimbing,

WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : IZUL R PAMBUDI	Dosen Pembimbing : WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC
Notar : 1801134	Tanggal Asistensi : JUM'AT, 15 JULI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi Ke- 6
Judul Skripsi : OPTIMALISASI KINERJA FASILITAS DARAT PELABUHAN PENYEBERANGAN KARTINI JEPARA	

No	Evaluasi	Revisi
1	Hapus tabel PM 39 dikarenakan tidak digunakan pada bab 5	Telah dihapus
2	Kesimpulan dan Saran agar diperbaiki	Telah Diperbaiki
3	Daftar Pustaka disesuaikan	Telah disesuaikan dengan pedoman

Dosen Pembimbing,

WINDI NOPRIYANTO S.ST., M.SC