

KAJIAN MANAJEMEN TRANSPORTASI PADA DAERAH HINTERLAND (STUDI KASUS DI PELABUHAN KETAPANG BANYUWANGI)

Noor Salim

Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jember

Alamat : Kampus Jl. Karimata No. 49 Jember 68121

Telepon : (0331) 336728 / HP.085231562577

Abstract

From the obtained result of a study conducted on a bus that is necessary for the Department of Terminal Sritanjung – Situbondo at the normal time of 36 buses / day, holidays are 45 buses / day, and lebaran is 49 / day. Specifications Sritanjung service on terminal, with the average passengers per day of 68 passengers, with Busy Hour 4 buses / hour, and Headway by 15 minutes. Spacious parking area required by the Sritanjung terminal based on the number of vehicles operating sufficient. Traffic generation from Pelindo III is the 1656 passengers, transported by public transportations / lin of 118 pieces, the flow of goods loading and unloading activities as much as 2182 tons / day trucked for 654 tons / day needed 33 trucks, the rest is transported by rail, while the number of trucks capable of transporting the fuel tank as much as 83 trucks. Traffic generation from Railway Station New Banyuwangi is normal during 1004 the number of passengers per day, leading to the ASDP (street) 603 people/day, the bus ride to the ASDP (to Bali) 151 people, up to the terminal lin Sritanjung 151 people and another 100 people. When the holiday the number of passengers per day in 1146, leading to the ASDP (street) 573 people/day, the bus ride to the ASDP (to Bali) 402 people, up to the terminal lin Sritanjung 115 people and the other 57 people, during Lebaran number 1711 passengers per day, leading to the ASDP (street) 514 people/day, the bus ride to the ASDP (to Bali) 428 people, up to the terminal lin Sritanjung 428 people and another 342 people. Then – hinterland traffic based on traffic counts average daily generation has are: Normal: 4518 torrent, a state of Eid: 4676 torrent, a state holiday, smp 4710, with roads LHR Ketapang – Banyuwangi. 10 919 smp So roads in the Hinterland is sufficient for the situation. Management hinterland transport in the area that is needed is revamping the layout of parking of vehicles, repair queuing systems, and policies relating to tariffs.

Key words : *Hinterland and Transporttion Managementi*

1. Pendahuluan

Peranan pelayaran sangat penting untuk menghubungkan antar pulau tersebut. Bidang pelayaran sangatlah luas yang meliputi angkutan penumpang dan barang, penjagaan pantai, hidrografi dan lainnya. Demikian juga adalah pelayaran yang berupa penyeberangan angkutan penumpang antar pulau yang dipisahkan oleh selat, salah satunya adalah penyeberangan antar pulau Jawa dan Bali, yang penyeberangannya melewati pelabuhan ketapang disisi pulau Jawa dan pelabuhan Gilimanuk disisi pulau Bali.

Pelabuhan penyeberangan merupakan peralihan dari moda sistem transportasi, yaitu dari angkutan darat (kereta api, jalan raya) menjadi angkutan laut (kapal laut, feri), tetapi antara angkutan darat dan angkutan laut ini saling terkait. Sehingga angkutan laut di daerah pelabuhan penyeberangan diharapkan memiliki sifat - sifat yang mendekati dengan sifat angkutan darat. Hal ini dimaksudkan agar sistem transportasi dapat berjalan lancar. Dengan demikian begitu penting dan tidak dapat dipisahkan transportasi darat yang menghubungkan dengan daerah pelabuhan, daerah ini umumnya disebut daerah belakang pelabuhan (hinterland). Pada daerah belakang pelabuhan ini menggunakan transportasi angkutan jalan raya atau bermotor dan angkutan kereta api.

Dengan laju peningkatan perekonomian yang cukup tinggi ikut memacu meningkatnya jumlah penyeberangan sehingga meningkat pula daerah belakang pelabuhan (hinterland) Dipihak lain ruang hinterland semakin berkurang yang disebabkan terpakainya ruang yang ada untuk penambahan gedung dan juga luas lahan yang terbatas. Berkenaan dengan hal tersebut di atas diperlukan manajemen transportasi untuk memberikan solusi secara menyeluruh. Hal ini dilakukan lalu lintas di daerah hinterland berlangsung optimal dengan ruang atau lahan yang ada. Untuk hal tersebut diatas maka dalam studi ini yang mengkaji berkenaan dengan manajemen transportasi pada daerah hinterland dengan studi kasus di daerah belakang pelabuhan Ketapang Banyuwangi.

2. Tinjauan Pustaka

a. Manajemen Transportasi

Dalam penggunaan sehari-hari terdapat beberapa istilah yang dapat diartikan sebagai manajemen, yakni pengurusan, ketatalaksanaan dan sebagainya Manajemen transportasi menghadapi tugas utama yaitu : menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan, meningkatkan produktifitas dan kinerja serta menghadapi dampak sosial dan tanggung jawab sosial dalam mengoperasikan angkutan.

b. Lalu Lintas Hinterland

Lalu lintas memiliki arti perpindahan barang atau penumpang dari satu titik awal permulaan ke titik akhir tujuan dengan menggunakan prasarana dan sarana dalam sistem transportasi yang telah tersedia. Dari definisi tersebut dapat dikatakan bahwa lalu lintas merupakan bagian yang terpenting dalam sistem transportasi. Oleh karena itu pengaturan atau rekayasa lalu lintas sangat penting bagi pengguna jasa transportasi.

Rekayasa lalu lintas terdiri atas perencanaan lalu lintas dan rancangan jalan, pengembangan sisi jalan, fasilitas parkir, pengendalian lalu lintas agar aman dan nyaman serta murah bagi gerak pejalan maupun kendaraan. Persoalan dasar lalu lintas sebenarnya sederhana, yakni terlalu banyaknya kendaraan yang menggunakan dan terlalu sempit jalannya.

Rekayasa lalu lintas menjamin sarana tidak didesain secara berlebihan, akan tetapi digunakan sampai batas kemungkinan dan pada tempat semestinya. Pada saat yang sama seperti jaminan bahwa jalan digunakan sepenuhnya, pengendalian atas peningkatan permintaan adalah usaha terbaik dengan meningkatkan dan memperbaiki atau menyempurnakan angkutan umum, sehingga pengguna jaringan jalan menjadi lebih baik.

Lalu lintas mengalir sepanjang jalan dan dimengerti bahwa volume lalu lintas yang dapat bergerak tergantung atas lebar dan kelurusan jalan itu. Demikian pula apa yang terjadi dengan lalu lintas di daerah belakang pelabuhan (hinterland) berkembang cepat seiring dengan adanya pengembangan daerah pelabuhan penyeberangan, baik berupa prasarana maupun sarana pelabuhan penyeberangan. Lalu lintas hinterland yang menghubungkan dengan wilayah pelabuhan penyeberangan menggunakan sarana transportasi angkutan jalan raya atau bermotor dan kereta api.

c. Angkutan jalan raya atau bermotor

Merencanakan kapasitas angkutan bus. Penentuan jumlah bus yang dibutuhkan didasarkan pada ramalan trafik penumpang (Passenger traffic Forecast) pada setiap rute atau trayek yang akan dilayani dengan mengetahui jumlah kuantitas pelayanan pada setiap rute maka dapat diketahui jumlah bus dan jadwal perjalanan. Kuantitas pelayanan pada suatu rute adalah besarnya kapasitas rute, yaitu jumlah tempat duduk yang tersedia pada setiap jam. Kapasitas rute tergantung pada kapasitas bus dan frekuensi bus. Penentuan jumlah kendaraan berdasarkan waktu perjalanan, formula yang digunakan :

$$\text{Jumlah bus yang diperlukan} = \frac{\text{waktuperjalanan(menit)nolak - balik}}{\text{interval(menit)}}$$

$$\text{Interval (Headway)} = \frac{60\text{menit}(1\text{jam})}{\text{frekuensi(perjalananBus1jam)}}$$

Menghitung waktu perjalanan bolak - balik (RTT) adalah :

$$\text{RTT} = (\text{waktu perjalanan} + \text{waktu singgah}) \times 2$$

Jumlah bus yang diperlukan untuk mendapatkan frekuensi yang di rinci adalah

$$= \frac{\text{RTT}}{\text{Headway}}$$

d. Biaya trayek

Perhitungan biaya trayek adalah alat manajemen yang dipergunakan untuk mencapai tujuan perusahaan dan bagi pemerintah dipergunakan dalam proses perencanaan jaringan rute multi moda secara Nasional.

Ada beberapa tujuan perhitungan biaya trayek. Pertama, untuk memungkinkan diperkirakannya biaya per trayek sehingga dapat dihitung besarnya keuntungan atau kerugian perusahaan. Tujuan kedua adalah untuk menunjukkan bagaimana biaya - biaya terjadi pada masing - masing trayek. Tujuan yang ketiga adalah untuk mengetahui struktur biaya. Kegunaan utama perhitungan biaya trayek adalah peranannya dalam proses perencanaan trayek.

e. Jalan raya

Jalan adalah prasarana angkutan jalan darat, lintasan sungai, danau atau laut, di bawah permukaan tanah (subway), terowongan dan diatas permukaan tanah (jalan layang). Perlengkapan jalan adalah rambu lalu lintas, tanda jalan, pagar pengaman lalu lintas, trotoar, dan lain - lain. Menurut peranannya, jalan dikelompokkan atas tiga golongan dengan karakteristik masing - masing, yaitu : Jalan arteri (Klas I) ; Jalan kolektor (Klas IIA, Klas IIB) dan Jalan lokal (Klas IIC, Klas III)

Dilihat dari yang membina jalan ray a, pengelompokan jalan dibedakan atas:

1. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan pada kepentingan lalu lintas umum. Jalan yang dibina oleh pusat disebut jalan Negara. Jalan yang dibina oleh Penida Tingkat I disebut jalan daerah atau jalan propinsi. Jalan yang dibina oleh Pemda Tingkat II disebut jalan Kabupaten. Jalan yang dibina oleh Lurah disebut jalan Desa.
2. Jalan khusus adalah jalan yang untuk kepentingan tertentu, dibina oleh badan hukum atau instansi tertentu, seperti :
Jalan Pengairan, Jalan Perkebunan, Jalan Kehutanan dan lainnya.

f. Parkir

Sarana yang juga tidak kalah pentingnya adalah tersedianya area parkir di dalam terminal. Area parkir ini digunakan untuk tempat pemberhentian bus dalam jangka waktu yang cukup lama maupun sebentar. Sarana ini disediakan guna kelancaran dan ketertiban bagi laju dari kendaraan bus yang akan berangkat dari terminal maupun bus yang datang ke terminal. Dengan demikian para penumpang sebagai pengguna jasa tidak akan menunggu lama, sehingga tidak akan terjadi kemacetan dan penumpukan para penumpang di terminal.

Untuk mengetahui kebutuhan luas lahan parkir yang perlu tersedia di dalam terminal dapat dilakukan dengan cara menghitung jumlah armada bus yang beroperasi di terminal tersebut. Perhitungan yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$A = ax n$$

Keterangan :

A = Luas Parkir

a = Area parkir/kendaraan (bus = 30 m² per bus, angkot= 6 m² per angkot)

n = Jumlah kendaraan

g. Angkutan kereta api

Kereta api sebenarnya dapat menyelenggarakan rencana-rencana perjalanan secara teratur dan dapat diandalkan (regular and reliable schedule), artinya tidak banyak tergantung pada cuaca, kecuali badai, topan atau banjir. Tingkat keselamatannya pun tinggi hingga adanya jaminan barang - barang sampai ditujuan dalam keadaan baik.

Kereta api sangat fleksibel dalam pengiriman barang, artinya gerbong - gerbong tambahan dapat dikirimkan ke daerah - daerah tertentu pada waktu musim panen atau menjelang Hari Raya seperti Lebaran atau Natal untuk angkutan barang yang lebih besar dari pada keadaan normal.

Dari segi lalu lintas, jumlah barang dan penumpang yang akan diangkut perlu ditentukan dan perlu ditata dalam satuan waktu yang lebih pendek, yaitu tiap bulan atau tiap hari. Penentuan jumlah kereta penumpang, frekuensi, dan headway.

Perhitungan jumlah kereta penumpang yang dibutuhkan digunakan rumus - rumus kinerja perhubungan seperti di bawah ini :

$$N = \frac{LixF}{Kojb}$$

Keterangan :

N : Jumlah kereta penumpang yang dibutuhkan

Li : Beban tiap lintasan dalam penumpang km/waktu

F : Frekuensi pengangkutan

Kojb : Kapasitas Output tiap rangkaian KA/th dalam km/th Kojb
= U x Vxkm.....pnp- km/th

U : Utilitas rangkaian KA
KA penumpang = jam/hari = Y = hari/th

V : Kecepatan rata - rata rangkaian KA dalam km/jam

Km : kapasitas muat satu kereta

Perhitungan Headway Pengoperasian antar KA berturutan didalam petak jalur dengan aspek sinyal tiga mendapatkan jarak antar KA minimum dengan tanda berlaju terus adalah (satuan waktu, second)

$$TR = 3,6 \frac{2B + L + C}{v} + 1$$

b = jarak pengereman

K = jarak toleransi pengereman

B = b + k, maka

Keterangan :

TR : Waktu minimum jarak antar KA, dijalan bebas

- B : Petak blok
L : Panjang KA
C : Jarak minimum yang dipersyaratkan sinyal
v : Kecepatan KA (km/jam)

3. Metodologi Penelitian

Data data primer maupun sekunder diambil di daerah hinterland Pelabuhan penyeberangan Ketapang Banyuwangi .

Pengumpulan Data

Dalam suatu penelitian selalu terjadi proses pengumpulan data. Dan dalam proses pengumpulan data tersebut akan menggunakan satu atau beberapa metode. Jenis metode yang dipilih dan digunakan dalam pengumpulan data tentunya harus sesuai dengan sifat dan karakteristik penelitian yang dilakukan.

Dari pengumpulan data primer dan sekunder kemudian dianalisis. Semua analisis ini bertujuan untuk menentukan beberapa karakteristik yang harus dipenuhi saat ini serta untuk masa 5 (lima) tahun mendatang. Hal yang perlu dianalisis adalah sebagai berikut ini.

- Jumlah kendaraan
- Headway
- Jalan raya
- parkir
- Angkutan Kereta api
- Terminal

4. Hasil Analisa dan Pembahasan

4.1 Terminal Sri Tanjung

• Jumlah bus yang diperlukan

Jurusan Terminal Sritanjung – Situbondo

Jarak = 79 km

Waktu tempuh = 2 jam 25 menit = 145 menit

1 jam : 5 - 8 bus (diambil 7 bus, per bus = 8 menit)

RTT = $145 + 8 + 145 + 8$
= 306 menit (waktu perjalanan bolak – balik)

Headway = $\frac{60\text{menit}}{\text{frekuensi}(\text{bus} / \text{jam})} = \frac{60}{7} = 8,6$ menit

4.2 Jumlah bus yang harus beroperasi rute Banyuwangi - Situbondo:

1) Pada keadaan Normal :

$$\frac{RTT}{Headway} = \frac{306\text{menit}}{8,6\text{menit}} = 35,6 \sim 36 \text{ bus/hari}$$

Pada keadaan Liburan :

(kenaikan jumlah bus yang beroperasi di terminal Sritanjung pada saat liburan sesuai dengan data lapangan sebesar 20% -25%)

$$\begin{aligned} \frac{RTT}{Headway} &= \frac{306\text{menit}}{8,6\text{menit}} \times 25\% \\ &= 35,6 \sim 36 \text{ bus} \times 25 \% = 45 \text{ bus/hari} \end{aligned}$$

Pada keadaan Lebaran :

(kenaikan jumlah bus yang beroperasi di terminal Sritanjung pada saat liburan sesuai dengan data lapangan sebesar 30% -35%)

$$\begin{aligned} \frac{RTT}{Headway} &= \frac{306\text{menit}}{8,6\text{menit}} \times 35\% \\ &= 35,6 \sim 36 \text{ bus} \times 35 \% = 49 \text{ bus/hari} \end{aligned}$$

2) Spesifikasi pelayanan

Rata - rata penumpang per hari = 68 penumpang

$$\text{Jam Sibuk} = \frac{80\text{pnp} / \text{jam}}{20\text{tmp.duduk} / \text{bus}} = 4 \text{ bus /jam}$$

$$\text{Headway} = \frac{60\text{menit}}{\text{frekuensi}(\text{bus} / \text{jam})} = \frac{60}{4} = 15 \text{ menit}$$

3) Luas area parkir yang dibutuhkan

Luas area parkir yang dibutuhkan oleh Terminal Sri Tanjung berdasarkan jumlah kendaraan yang beroperasi, yaitu :

Jumlah MPU = 118 kendaraan

Jumlah bus = 151 kendaraan

$$A = \{(118 \times 6) + (151 \times 30)\} = 5238 \text{ m}^2$$

Sedangkan luas areal parkir yang tersedia di Terminal Sri Tanjung berdasarkan pengukuran di lapangan adalah : 7401 m².

Berdasarkan perbandingan antara pengukuran di lapangan dengan kebutuhan areal parkir maka dapat disimpulkan bahwa areal parkir yang ada di terminal Sri Tanjung Banyuwangi masih mencukupi.

4.3 Pelindo III Cabang Banyuwangi

Bangkitan lalu lintas dari Pelindo III adalah sebagai berikut:

a) Penumpang

Data lapangan terhadap penumpang yang datang tiap 2 minggu sekali adalah = 1656 orang.

$$\text{Diangkut oleh angkutan kota/lin sebanyak : } \text{lin} = \frac{A}{M}$$

Keterangan :

A : jumlah penumpang yang berada di Pelindo III

M : daya angkut lin/angkutan kota Perhitungan :

$$= \frac{1656}{14} = 118 \text{ lin}$$

Jadi jumlah lin yang mampu mengangkut penumpang sebanyak 118 lin. Bangkitan lalu lintas dari Pelindo III apabila terdapat kapal yang bersandar dengan intensitas kunjungan dua minggu sekali memerlukan jumlah lin yang berkapasitas 14 orang, maka diperlukan armada lin/angkutan kota sebanyak 118 armada,

b) Arus Barang

Arus barang, baik dari luar negeri maupun dalam negeri yang melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga Pelindo III Cabang Banyuwangi sebanyak 2182 ton/hari. Pihak Pelindo III maupun perusahaan yang memiliki barang tersebut memerlukan jasa angkutan dengan menggunakan kendaraan truk sebesar 30 % Total banyaknya barang yang bongkar muat tiap hari sebesar:

$$T = \frac{B}{K}$$

Keterangan :

T = Jumlah angkutan roda empat (truk) yang diperlukan/hari

B = jumlah barang

= (30 % x total barang hasil bongkar muat)

= (30 % x 2182 ton/hari) = (654 ton/hari)

K = Kapasitas truk (20 ton)

Maka, $T = \frac{654}{20} = 33$ truk

Jadi jumlah truk yang mampu mengangkut barang sebanyak 33 truk. Sedangkan sisa barang hasil bongkar muat yang lain diangkut menggunakan moda transportasi yang lain berupa angkutan laut dan angkutan kereta api.

c) Bahan bakar Minyak

Bahan bakar minyak (BBM) yang diangkut oleh kapal laut dan melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga Pelindo III sebanyak 632 ton/hari. Dengan bahan bakar minyak sebanyak itu akan dapat diangkut oleh truk tangki sebanyak :

$$T = \frac{B}{K}$$

Keterangan :

T = Jumlah truk tangki yang diperlukan/hari

B = jumlah BBM

= (632 ton/hari x 1000 kg) = (632.000 kg/hari) = (632.000 x 1,3 liter)

= (821.600 liter/hari)

K = Kapasitas truk tangki yang paling banyak digunakan (10.000 liter)

Maka $T = \frac{821600}{10000} = 83$ truk tangki

Jadi jumlah truk tangki yang mampu mengangkut BBM sebanyak 83 truk tangki.

4.4 Stasiun Kereta Api Banyuwangi Baru

Bangkitan lalu lintas dari Stasiun Kereta Api Banyuwangi Baru adalah:

a) Saat normal

Penumpang = 1004 per hari

1) Menuju ke ASDP (jalan)

= 1004 x 60 % = 603 orang/hari

2) Naik bus ke ASDP (ke Bali)

= 1004 x 15 % = 151 orang

mempunyai bus sebanyak (kapasitas bus = 45 pnp) : = $\frac{151}{45} = 4$ bus/hari

3) Naik lin ke terminal Sritanjung

$$= 1004 \times 15\% = 151 \text{ orang}$$

membutuhkan angkutan kota/lin sebanyak (kapasitas lin= 14 pnp) :

$$= \frac{151}{14} = 11 \text{ lin/hari}$$

4) Lain – lain

$$= 1004 \times 10\% = 100 \text{ orang}$$

b) Saat liburan

$$\text{Penumpang} = 1146 \text{ per hari}$$

1. Menuju ke ASDP (jalan)

$$= 1146 \times 50\% = 573 \text{ orang/hari}$$

2. Naik bus ke ASDP (ke Bali)

$$= 1146 \times 35\% = 402 \text{ orang}$$

$$\text{butuh bus sebanyak (kapasitas bus=45 pnp)} = \frac{402}{45} = 9 \text{ bus/hari}$$

3. Naik lin ke terminal Sritanjung

$$= 1146 \times 10\% = 115 \text{ orang}$$

membutuhkan angkutan kota/lin sebanyak (kapasitas lin : 14 pnp) :

$$= \frac{115}{14} = 9 \text{ lin/hari}$$

4. Lain – lain

$$= 1146 \times 5\% = 57 \text{ orang}$$

c) Saat lebaran

$$\text{Penumpang} = 1711 \text{ per hari}$$

1. Menuju ke ASDP (jalan)

$$= 1711 \times 30\% = 514 \text{ orang/hari}$$

2. Naik bus ke ASDP (ke Bali)

$$= 1711 \times 25\% = 428 \text{ orang}$$

$$\text{butuh bus sebanyak (kapasitas bus = 45 pnp)} = \frac{428}{45} = 10 \text{ bus/hari}$$

3. Naik lin ke terminal Sritanjung

$$= 1711 \times 25\% = 428 \text{ orang}$$

membutuhkan angkutan kota/lin sebanyak (kapasitas lin = 14 pnp) :

$$= 31 \text{ lin/hari}$$

4. Lain – lain

$$= 1711 \times 20\% = 342 \text{ orang}$$

4.5 Lalu Lintas Harian Wilayah Ketapang – Banyuwangi

d) Lalulintas harian rata - rata (LHR)

Berdasarkan data dari Bina Marga Kabupaten Dati II Banyuwangi didapat LHR sebesar : 10.918,5 smp

Berdasarkan dari data diatas dapat diklasifikasikan ruas jalan Ketapang – Banyuwangi termasuk dalam jalan raya sekunderklas IIA, dengan jumlah lalulintas harian rata – rat 6.000 – 20.000 smp. Lebar perkerasan sebesar 2 x 3,5 m atau 2(2 x 3,5 m).

e) Bangkitan Lalu lintas harian rata - rata (LHR) di pelabuhan penyeberangan dan wilayah hinterland,

1. Lalu lintas harian rata - rata pada keadaan normal

Lalu lintas harian rata - rata pada keadaan normal adalah 4518 smp.

Berdasarkan dari data Lalu lintas harian rata - rata pada keadaan normal maka dapat disimpulkan bahwa wilayah pelabuhan penyeberangan dan hinterland memiliki bangkitan lalu lintas sebesar 41,4% dari total LHR ruas jalan Ketapang-Banyuwangi.

2. Lalu lintas harian rata - rata pada keadaan liburan

Lalu lintas harian rata - rata pada keadaan libur adalah 4710 smp. Berdasarkan dari data Lalu lintas harian rata - rata pada keadaan liburan maka dapat disimpulkan bahwa wilayah pelabuhan penyeberangan dan hinterland memiliki bangkitan lalu lintas sebesar 43,1 % dari dari total LHR ruas jalan Ketapang-Banyuwangi.

3. Lalu lintas harian rata - rata pada keadaan lebaran

Lalu lintas harian rata - rata pada keadaan lebaran adalah 4676 smp. Berdasarkan dari data Lalu lintas harian rata - rata pada keadaan liburan maka dapat disimpulkan bahwa wilayah pelabuhan penyeberangan dan hinterland memiliki bangkitan lalu lintas sebesar 42,8 % dari dari total LHR ruas jalan Ketapang-Banyuwangi.

4. Berdasarkan dari lalu lintas harian rata - rata dapat dilihat bahwa ruas jalan di sekitar pelabuhan penyeberangan Ketapang - Gilimanuk dan Wilayah Hinterland (Terminal Sri Tanjung, Pelindo III dan stasiun Kereta Api) memiliki bangkitan lalu lintas sebesar Situasi Normal =4518 smp = 41,4 %, Situasi Liburan = 4710 smp = 43,1 %, Situasi Lebaran = 4676 smp = 42,8 % dari total lalu lintas harian rata - rata ruas jalan Ketapang Banyuwangi mempunyai bangkitan lalu lintas sebesar 10919 smp termasuk dalam Jalan Raya Sekunder Klas II A.

4.6 Manajemen Transportasi

Manajemen transportasi pada daerah hinterland yang diperlukan adalah membenahan tata letak parkir kendaraan, perbaikan sistem antrian, dan kebijakan yang berkenaan dengan tarif. Hal penting yang harus dilakukan pihak terkait yaitu menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan, meningkatkan produktifitas dan kinerja serta menghadapi dampak sosial dan tanggung jawab sosial dalam mengoperasikan angkutan dan prasarana yang ada.

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisa data, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Pada bus yang diperlukan untuk Jurusan Terminal Sritanjung – Situbondo, dengan jarak 79 km, Waktu tempuh 145 menit, didapatkan RTT = 306 menit (waktu perjalanan bolak – balik), serta headway = 8,6 menit. Jumlah bus yang harus beroperasi pada keadaan Normal adalah 36 bus/hari, pada keadaan Liburan adalah 45 bus/hari, dan pada keadaan Lebaran adalah 49 bus/hari.
2. Spesifikasi pelayanan pada terminal Sritanjung, dengan rata - rata penumpang per hari = 68 penumpang, dengan Jam Sibuk = 4 bus /jam, dan Headway = 15 menit
3. Luas area parkir yang dibutuhkan oleh Terminal Sri Tanjung berdasarkan jumlah kendaraan yang beroperasi mencukupi , dengan luas : 7401 m² .lebih besar dengan kebutuhan yaitu 5238 m²
4. Bangkitan lalu lintas dari Pelindo III adalah penumpang 1656 orang, diangkut oleh angkutan kota/lin sebesar 118 buah, arus barang yang melakukan kegiatan bongkar muat sebanyak 2182 ton/hari. Diangkut truk sebesar 30 % yaitu 654 ton/hari dibutuhkan 33 truk, sisanya diangkut dengan kereta api, sementara jumlah truk tangki yang mampu mengangkut BBM sebanyak 83 truk.
5. Bangkitan lalu lintas dari Stasiun Kereta Api Banyuwangi Baru adalah pada saat normal jumlah penumpang 1004 per hari, yang menuju ke ASDP (jalan) 603 orang/hari, naik bus ke ASDP (ke Bali) 151 orang , naik lin ke terminal Sritanjung 151 orang dan lainnya 100 orang ; Saat liburan jumlah penumpang 1146 per hari, yang menuju ke ASDP (jalan) 573 orang/hari, naik bus ke ASDP (ke Bali) 402 orang , naik lin ke terminal Sritanjung 115 orang dan lainnya 57 orang ; saat lebaran jumlah penumpang 1711 per hari, , yang menuju ke ASDP (jalan) 514 orang/hari, naik bus ke ASDP (ke Bali) 428 orang , naik lin ke terminal Sritanjung 428 orang dan lainnya 342 orang.
6. Lalu - lintas hinterland berdasarkan hitungan lalu lintas harian rata-rata (LHR) mempunyai bangkitan adalah : keadaan Normal : 4518 smp, keadaan Lebaran : 4676 smp, keadaan Liburan : 4710 smp, dengan LHR ruas jalan Ketapang - Banyuwangi : 10919 smp Jadi ruas jalan di wilayah Hinterland masih mencukupi untuk keadaan tersebut.
7. Manajemen transportasi pada daerah hinterland yang diperlukan adalah pembenahan tata letak parkir kendaraan, perbaikan sistem antrian, dan kebijakan yang berkenaan dengan tarif.

Sesuai dengan data - data sekunder, pengamatan di lapangan, dan pengolahan data maka kami memberikan beberapa saran yang juga merupakan alternatif penyelesaian dari permasalahan diatas :

1. Perlu pembenahan tata letak parkir kendaraan, perbaikan sistem antrian, dan kebijakan yang berkenaan dengan tarif.
2. Sebagai tindak lanjut dari manajemen parkir yang diterapkan harus dilakukan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui tingkat keberhasilan dan kelemahannya.

Daftar Pustaka

Anonim. Surat Perjanjian Pemborongan Purnbangunan Jalan Terminal Induk Banyuwangi. Pemda Tk. II Banyuwangi. Oktober 1995.

Anonim, Rencana Desain Tata Ruang Kota. Pemda Tk. II Banyuwangi. Tahun Anggaran 2000 - 2010.

Anonim, Data Angkutan Penyeberangan PT. ASDP (Persero) Ketapang Gilimanuk. Banyuwangi. 1999.

Morlok, Edward K. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Erlangga. Jakarta. 1988.

Nasution, H.M.N.MS.Tr. Manajemen Transportasi Ghalia Indonesia. Jakarta. Juni 1996.

Triatmodjo, Bambang. Pelabuhan. Beta Offset. Yogyakarta. Februari 1996.

Widyahartono, Bob. Manajemen Transportasi. Depdikbud Universitas Terbuka. Jakarta. 1986.

Wells, GR. Rekayasa Lalu Lintas. Bhratara. Jakarta 1996