

EVALUASI KEBUTUHAN RAMBU DI SUNGAI MUSI KOTA PALEMBANG

NEEDS ASSESSMENT SIGNS IN MUSI RIVER PALEMBANG CITY

Setio Boedi Arianto¹ dan Dwi Heriwibowo²

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Lt. 3 Jakarta 10110

¹boedi.arianto@gmail.com

²heyree_ltb@yahoo.com

Submitted: 7 Februari 2014, Review 1: 21 Februari 2014, Review 2: 28 Februari 2014, Eligible articles: 21 Maret 2014

ABSTRACT

Waterways traffic signs is navigation tools for waterways/in inland waters which displays symbols, letters, numbers, words and/or a combination of them, as guidance for waterways/in inland waters transport. The purpose of this study is to find out the need for traffic signs in the River of Musi Palembang City. A method of analysis used is descriptive qualitative and quantitative analysis. The results of the analysis, is there are 82 unit of the number of traffic sign requirement for Musi River, with are 20 units of prohibition signs, 22 units of mandatory signs, 16 units of the warning signs, and 24 units of instructions/guide. Current condition there are 53 unit traffic signs installed they are 14 units of prohibition signs, 12 units of mandatory signs, 8 units of warning signs by, 19 units of instructions/guide numbered. Therefore, there are still lack of 29 units of traffic signs need to be installed on Musi River, divided into the prohibition signs for 6 units, mandatory signs for 10 units, warning signs for 8 units, and instructions/guide signs for 5 units.

Keywords: Musi River, traffic signs, assessment

ABSTRAK

Rambu sungai adalah salah satu alat perlengkapan perambuan di perairan daratan dalam bentuk tertentu yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan di antaranya, yang digunakan dalam pelayaran di sungai dan danau. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kebutuhan rambu di Sungai Musi Kota Palembang. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif, kesimpulan dari penelitian ini adalah jumlah kebutuhan rambu di Sungai Musi sebanyak 82 unit, dengan perincian 20 unit rambu larangan, 22 unit rambu wajib, 16 unit rambu peringatan, dan 24 unit rambu penuntun/petunjuk, sedangkan rambu yang terpasang berjumlah 53 unit, dengan perincian rambu larangan sebanyak 14 unit, rambu wajib berjumlah 12 unit, rambu peringatan sebanyak 8 unit, rambu penuntun/petunjuk berjumlah 19 unit. Oleh karena itu, jumlah kebutuhan rambu di Sungai Musi masih terdapat kekurangan 29 unit, dengan perincian rambu larangan kurang 6 unit, rambu wajib masih kurang 10 unit, rambu peringatan kurang 8 unit, dan rambu penuntun/petunjuk masih kurang 5 unit.

Kata Kunci: Sungai Musi, rambu sungai, evaluasi

PENDAHULUAN

Transportasi sungai sebagai salah satu moda transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda-modanya transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan. Jaringan prasarana sungai mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau wilayah terpencil dan terisolir yang belum ada jaringan transportasi jalan.

Transportasi sungai diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan sungai yang selamat dan aman, sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan wilayah pedesaan dan perkotaan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Namun, transportasi sungai belum digunakan secara maksimal dan pemanfaatannya masih sangat minim. Sedangkan peluang pemanfaatannya baik untuk tujuan angkutan barang, penumpang, maupun pariwisata masih sangat luas dan sangat murah untuk angkutan barang dalam jumlah yang besar.

Peran angkutan sungai di Kota Palembang terlihat dari aktivitas kapal-kapal penumpang dan barang yang berlayar di sepanjang Sungai Musi, dimana mobilitas penumpang maupun barang terjadi karena tidak adanya jalan penghubung selain Jembatan Ampera yang menghubungkan daerah seberang Ulu dan seberang Ilir, hal ini dikarenakan Jembatan Musi II terletak jauh di luar kawasan Kota Palembang atau pada jalan lingkaran barat sekitar 10 km dari pusat kota. Peran Sungai Musi sebagai sarana transportasi tidak bisa ditinggalkan, bahkan saat ini pemerintah Kota Palembang terus menerus melakukan pengembangan, sehingga tidak lagi sekedar sebagai moda alternatif, namun menjadi moda simultan yang tumbuh dan berkembang di samping moda transportasi jalan. Sebagian jalur pelayaran terbentuk dengan sendirinya karena terdesak kebutuhan untuk saling berhubungan antara satu daerah dengan daerah lainnya. Hal ini terjadi baik rute pelayaran dalam lingkup Kota Palembang maupun rute pelayaran ke arah hulu

Sungai Musi dan Sungai Ogan serta ke arah hilir Sungai Musi.

Sejumlah trayek-trayek komersial bermunculan mengadaptasi jalur tradisional. Pergerakan penumpang terjadi antar dermaga baik yang dibangun pemerintah maupun swasta dan penduduk setempat, yang dilayani kapal kretek atau sampan bermotor bermuatan 12 orang. Mobilitas barang lewat angkutan sungai di dalam Kota Palembang didominasi kapal-kapal jukung dari luar kota. Pelayanan angkutan sungai meliputi angkutan regional (Antar Kota Dalam Propinsi) dan pelayanan lokal. Untuk pelayanan regional ada dua arah tujuan ke Kota Palembang, yaitu ke arah hulu dan hilir sungai.

Dengan semakin ramainya lalu lintas di Sungai Musi, dimana pada saat ini jumlah angkutan sungai yang lalu lalang mencapai 100 hingga 200 unit getek maupun *speedboat*, oleh sebab itu potensi untuk terjadi kecelakaan cukup besar, seperti contoh kejadian baru-baru ini dimana KM. Mahakam yang sarat penumpang menabrak tonggak ponton di perairan Sungai Musi yang disebabkan oleh kurangnya rambu-rambu yang terpasang di sepanjang sungai tersebut. Dalam rangka untuk mengurangi jumlah tingkat kecelakaan, maka perlunya dipasang rambu-rambu sesuai dengan kebutuhannya.

Keselamatan dan keamanan lalu lintas angkutan sungai dipengaruhi oleh perangkat keras dan perangkat lunak atau peraturan-peraturan yang ada namun sering tidak dipatuhi oleh pelaku transportasi sungai, tingkat pemahaman ABK kapal sungai tentang perambuan angkutan sungai sangatlah minim serta peran pemerintah pusat dan daerah dalam melakukan sosialisasi perambuan angkutan sungai masih kurang. Perambuan angkutan sungai diciptakan dalam rangka untuk mewujudkan lalu lintas angkutan sungai yang aman dan selamat.

Berdasarkan uraian di atas, maka dirumuskan permasalahan yaitu berapa kebutuhan rambu Sungai Musi?. Maksud dari penelitian ini adalah mengevaluasi kebutuhan rambu Sungai Musi di Kota Palembang, sedangkan tujuannya adalah mengetahui kebutuhan rambu Sungai Musi di Kota Palembang.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Aspek Legalitas

Dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 119 ayat (1) menyebutkan bahwa untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat

(1) Pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) dan Telekomunikasi Pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan alur pelayaran dan perairan pandu.

Pasal 172 ayat (3) menyatakan bahwa penyelenggaraan SBNP sesuai dengan perkembangan teknologi wajib memenuhi persyaratan dan standar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pada ayat (4) menyebutkan bahwa dalam keadaan tertentu, pengadaan SBNP sebagai bagian dari penyelenggaraan dapat dilaksanakan oleh badan usaha.

Pasal 190 ayat (1) disebutkan bahwa untuk kepentingan keselamatan dan kelancaran berlayar pada perairan tertentu, pemerintah menetapkan sistem rute yang meliputi:

1. skema pemisah lalu lintas di laut,
2. rute dua arah,
3. garis haluan yang dianjurkan,
4. rute air dalam,
5. daerah yang harus dihindari,
6. daerah lalu lintas pedalaman, dan
7. daerah kewaspadaan.

Pada ayat (2) penetapan sistem rute sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didasarkan pada:

1. kondisi alur pelayaran, dan
2. pertimbangan kepadatan lalu lintas.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.3/L/PHB-77 tentang Perambuan Lalu Lintas Perairan Pedalaman di Indonesia tanggal 18 Mei 1977 memuat tentang bentuk dan keterangan rambu larangan, rambu wajib, rambu peringatan, dan rambu petunjuk/penuntun. Dalam surat keputusan tersebut dijelaskan bahwa rambu larangan berjumlah 19 (sembilan belas) buah, rambu wajib sebanyak 12 (dua belas) buah, rambu peringatan berjumlah 24 (dua puluh empat) buah, rambu petunjuk/penuntun sebanyak 41 (empat puluh satu) buah.

Dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: HK.206/1/20/DPKD/93 tentang Pedoman Teknis Perambuan di Perairan Daratan dan Penyeberangan tanggal 29 September 1993 mengatur tentang:

1. BAB I Ketentuan Umum
2. BAB II Bentuk, Ukuran, Warna, dan Spesifikasi Rambu
3. BAB III Penempatan Rambu
4. BAB IV Pemasangan Rambu
5. BAB V Penyelenggaraan Rambu
6. BAB VI Ketentuan Penutup

B. Hasil Studi yang Terkait

Studi yang pernah dilaksanakan terkait dengan penelitian ini adalah Studi Standardisasi di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi ASDP. Studi ini merupakan hasil kerja sama antara Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian dengan PT. Anditama Infocon tahun 2010. Salah satu keluaran (*output*) dari studi ini adalah tersusunnya naskah akademis standardisasi perambuan transportasi sungai dan danau.

Dalam rangka mewujudkan transportasi sungai, danau dan penyeberangan (SDP) yang handal, diperlukan berbagai standardisasi, salah satu di antaranya adalah standardisasi lalu lintas dan angkutan transportasi SDP. Hakekat standardisasi dalam konteks operasional SDP adalah sebagai upaya meningkatkan kualitas pelayanan sejalan dengan meningkatnya tuntutan masyarakat. Karena itu, standarisasi lalu lintas dan angkutan transportasi SDP secara implisit merupakan suatu kebutuhan yang mendasar sehingga keamanan dan kenyamanan masyarakat dapat diwujudkan. Merumuskan standardisasi lalu lintas dan angkutan transportasi SDP adalah sebagai upaya mewujudkan kelaikan teknis sarana dan fasilitas operasional angkutan sungai, danau dan penyeberangan. Konsep standardisasi lalu lintas dan angkutan SDP salah satunya adalah standardisasi perambuan transportasi sungai dan danau.

Berdasarkan hasil analisis, salah satu poin dari kesimpulan studi tersebut adalah standardisasi perambuan transportasi sungai dan danau, meliputi standardisasi rambu larangan, standardisasi rambu wajib, standardisasi rambu peringatan, dan standardisasi rambu penuntun/petunjuk.

C. Istilah dan Definisi

1. **Alur Pelayaran** adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
2. **Rambu** adalah tanda-tanda dalam bentuk tertentu yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan di antaranya, yang dapat berupa papan berwarna atau pelampung dan/atau isyarat sinar, yang digunakan untuk memberikan larangan, kewajiban, peringatan dan petunjuk/penuntun bagi pemakai alur pelayaran perairan sungai dan danau, untuk kepentingan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

3. **Rambu Suar** adalah rambu berbentuk lampu berwarna dengan tanda-tanda berupa isyarat sinar yang berkedip secara beraturan sesuai dengan fungsinya, untuk kepentingan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
4. **Daun Rambu** adalah plat aluminium atau plat besi galvanis, untuk tempat menempelkan rambu.
5. **Rangka Rambu** adalah lembaran plat kayu atau besi siku galvanis, dibentuk sesuai dengan panjang dan lebar daun rambu yang berfungsi untuk memperkuat daun rambu;
6. **Tiang Rambu** adalah batangan kayu atau pipa besi galvanis atau besi profil galvanis yang berfungsi sebagai penyangga rangka rambu.
7. **Papan Tambahan** adalah lembaran plat kayu/besi atau bahan logam lainnya yang diletakkan di bawah rambu, berfungsi untuk menjelaskan atau menegaskan arti rambu yang tercantum dalam rambu daun.
8. **Rambu Larangan** adalah rambu yang digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna perairan sungai dan danau.
9. **Rambu Wajib** adalah rambu yang digunakan untuk menyatakan perbuatan yang wajib dilakukan oleh pengguna perairan sungai dan danau.
10. **Rambu Peringatan** adalah rambu yang digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya atau tempat berbahaya di bagian alur di depannya atau di tepi alur.
11. **Rambu Penuntun/Petunjuk** adalah rambu yang digunakan untuk menyatakan petunjuk mengenai jurusan, alur, situasi, kota, tempat, pengaturan fasilitas dan lain-lain bagi pengguna perairan sungai dan danau.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif yaitu penelitian yang berusaha mendeskripsikan dan menginterpretasikan sesuatu, misalnya kondisi atau hubungan yang ada, pendapat yang berkembang, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi, atau tentang kecenderungan yang tengah berlangsung. Menurut Sukmadinata (2006) penelitian deskriptif yaitu suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah

maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya.

Menurut Hidayat Syah (2007) penelitian deskriptif adalah metode penelitian yang digunakan untuk menemukan pengetahuan yang sekuas-luasnya terhadap objek penelitian pada suatu masa tertentu. Punaji Setyosari (2010) menjelaskan bahwa penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk menjelaskan atau mendeskripsikan suatu keadaan, peristiwa, objek apakah orang, atau segala sesuatu yang terkait dengan variabel-variabel yang bisa dijelaskan baik dengan angka-angka maupun kata-kata.

B. Teknik Pengumpulan Data

Wawancara terstruktur digunakan sebagai teknik pengumpulan data primer untuk mengetahui dengan pasti tentang informasi yang terkait dengan topik penelitian. Untuk memperoleh data terkait dengan kebutuhan rambu Sungai Musi dilakukan wawancara dan pengisian matrik tentang kondisi eksisting dan jumlah kebutuhan rambu Sungai Musi dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Palembang. Data sekunder diperoleh melalui dokumen yang terdapat pada Dinas Perhubungan Kota Palembang terkait dengan jumlah rambu terpasang, material rambu yang digunakan dan jarak penempatan rambu di Sungai Musi.

C. Metode Analisis

Dalam penelitian ini, metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Menurut Sugiyono (2004) Analisis Deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Analisis deskriptif kualitatif adalah analisis dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan kalimat, sehingga lebih informatif dan mudah dipahami.

Menurut Lexy J. Moleong (2004) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi,

motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Miles and Huberman (1994) dalam Sukidin (2002) metode kualitatif berusaha mengungkap berbagai keunikan yang terdapat dalam individu, kelompok, masyarakat, dan/atau organisasi dalam kehidupan sehari-hari secara menyeluruh, rinci, dalam, dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Menurut Nasution (2003) penelitian kualitatif disebut juga penelitian naturalistik, karena dalam penelitian kualitatif dilakukan dalam setting latar yang alamiah atau natural.

Analisis deskriptif kuantitatif adalah analisis dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan angka-angka, sehingga lebih mudah dipahami dan dimengerti.

Menurut Sugiyono (2012), metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu. Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

Penelitian kuantitatif merupakan studi yang diposisikan sebagai bebas nilai (*value free*). Dengan kata lain, penelitian kuantitatif sangat ketat menerapkan prinsip-prinsip objektivitas. Objektivitas itu diperoleh antara lain melalui penggunaan instrumen yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya. Peneliti yang melakukan studi kuantitatif mereduksi sedemikian rupa hal-hal yang dapat membuat bias, misalnya akibat masuknya persepsi dan nilai-nilai pribadi. Jika dalam penelaahan muncul adanya bias itu maka penelitian kuantitatif akan jauh dari kaidah-kaidah teknik ilmiah yang sesungguhnya (Sudarwan Danim, 2002).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Profil Sungai Musi

Sungai Musi membelah Kota Palembang menjadi dua kawasan yaitu Seberang Ilir di bagian utara dan Seberang Ulu di bagian selatan. Sungai Musi bersama dengan sungai lainnya membentuk sebuah delta di dekat Kota

Sungsang, dan Jembatan Ampera sebagai latar belakang. Mata airnya bersumber di daerah Kabupaten Kepahiang, Bengkulu. Sungai Musi disebut juga Batanghari Sembilan yang berarti sembilan sungai besar, pengertian sembilan sungai besar adalah Sungai Musi beserta delapan sungai besar yang bermuara di sungai Musi. Adapun kedelapan sungai tersebut adalah Sungai Komering, Sungai Rawas, Sungai Leko, Sungai Lakitan, Sungai Kelingi, Sungai Lematang, Sungai Semangus, dan Sungai Ogan.

Sungai Musi bisa diselusuri dengan menyewa sebuah perahu motor di bawah Jembatan Ampera atau perahu wisata di Dermaga Benteng Kuto Besak (BKB) dengan biaya antara Rp 50.000,- s.d. Rp 100.000,-. Di sepanjang Sungai Musi ada beberapa objek wisata yang menjadi kebanggaan masyarakat Palembang seperti Pulau Kemaro, Makam Ratu Bagus Kuning, Jembatan Ampera, Rumah Rakit, dan Warung Legenda.

B. Jumlah Kebutuhan dan Rambu Terpasang di Sungai Musi

Berdasarkan informasi dari Dinas Perhubungan Kota Palembang tentang perambuan di Sungai Musi, jumlah kebutuhan rambu di Sungai Musi sebanyak 82 (delapan puluh dua) unit, dimana spesifikasi jenis rambu yang dibutuhkan yaitu 20 (dua puluh) unit rambu larangan, 22 (dua puluh dua) unit rambu wajib, 16 (enam belas) unit rambu peringatan, dan 24 (dua

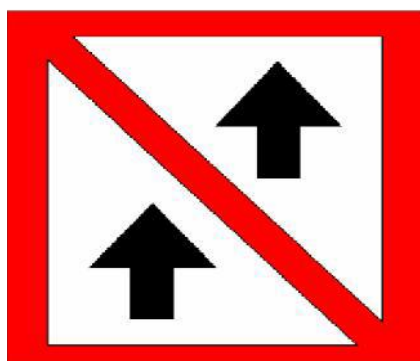
puluh empat) unit rambu penuntun/petunjuk. Kondisi saat ini, rambu yang terpasang di Sungai Musi berjumlah 53 (lima puluh tiga) unit, dengan rincian rambu larangan berjumlah 14 (empat belas) unit, sedangkan rambu yang dibutuhkan sebanyak 20 (dua puluh) unit, rambu wajib berjumlah 12 (dua belas) unit, sedangkan kebutuhan rambu sebanyak 22 (dua puluh dua) unit, rambu peringatan berjumlah 8 (delapan) unit, sedangkan rambu yang dibutuhkan sebanyak enam belas (16) unit, dan rambu penuntun/petunjuk berjumlah 19 (sembilan belas) unit, sedangkan kebutuhan rambu sebanyak 24 (dua puluh empat) unit.

Tabel 1.
Jenis dan Jumlah Rambu Terpasang di Sungai Musi

No.	Jenis Rambu	Kebutuhan Rambu (Unit)	Rambu Terpasang (Unit)	Jumlah Kekurangan (Unit)
1.	Rambu Larangan	20	14	6
2.	Rambu Wajib	22	12	10
3.	Rambu Peringatan	16	8	8
4.	Rambu Penuntun/Petunjuk	24	19	5
Jumlah		82	53	29

Sumber: Hasil Survei, 2013

Beberapa contoh rambu yang dipasang diperaian Sungai Musi Kota Palembang.



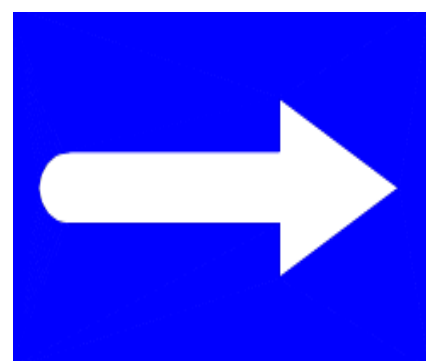
Gambar 1.
Contoh Rambu Larangan
(Rambu Dilarang Menyilap)



Gambar 2.
Contoh Rambu Wajib
(Kecepatan Yang Diijinkan)



Gambar 3.
Contoh Rambu Peringatan
(Lebar dari Alur atau Batas Alur)



Gambar 4.
Contoh Rambu Penuntun/Petunjuk
(Berlayarlah Pada Arah Panah)

C. Material Rambu yang Digunakan di Sungai Musi

Dalam material pembuatan rambu yang baik adalah pada pembuatan daun rambu yang terbuat dari aluminium, dengan minimum 2 mm atau dari plat besi galvanis dengan tebal minimum 2 mm. Daun rambu juga harus diberi lekukan pada bagian pinggir/sisinya dan untuk perkuatan terhadap rangka rambu dengan menggunakan baut agar lebih kencang. Pada permukaan bagian belakang daun rambu, dicat warna hitam dan dibubuhi tahun pembuatan dengan cat warna putih. Sedangkan rangka rambu terbuat dari kayu kelas 1, dengan ukuran 4 x 10 cm yang dikelam halus, atau dari besi siku galvanis dengan ukuran 40 x 40 x 4 mm. Rangka rambu juga diperkuat dengan mur baut galvanis berdiameter 6 mm. Sebelum dipasang, rangka rambu harus dicat dengan menie sampai rata. Pada tiang rambu yang terbuat dari kayu kelas 1, berukuran 10 x 10 cm dan dikelam halus keempat sisinya atau terbuat dari pipa besi galvanis berdiameter minimum 75 mm dengan ketebalan minimum 3 mm atau besi profil galvanis INP 10. Tiang rambu yang terbuat dari kayu, menggunakan 1 tiang disokong dengan tiang penyokong yang dibuat dengan kayu kelas 1 berukuran 10 x 10 cm yang dipasang miring ke belakang. Tiang rambu dan tiang penyokong digapil dengan kayu kelas 1 ukuran 2 x 5/10 cm dengan memakai mur baut galvanis 12 mm. Sambungan tiang/balok diperkuat dengan pelat setrip ukuran 40 x 4 cm, atau kayu kelas 1 ukuran 4 x 10 cm dan mur baut 12 mm. Pondasi tiang rambu dan tiang penyokong dibuat dari kayu kelas 1 dengan ukuran 10 x 10 cm dipancang ke dalam tanah minimum 175 cm dari muka tanah asli atau sesuai kondisi tanah. Angkur pondasi tiang terdiri dari minimal 2 buah dengan menggunakan potongan kayu kelas 1 dengan ukuran 10 x 10 cm yang dibaut pada pondasi tiang dengan cara bersilangan. Pondasi tiang rambu dan balok penyokong diperkuat dengan adukan beton tumbuk dengan ukuran 30/50-75 cm. Material rambu yang ada di Sungai Musi telah menggunakan material rambu yang baik dan telah sesuai dengan ketentuan, akan tetapi kurangnya kepedulian masyarakat sekitar, yang tidak mengetahui betapa pentingnya rambu-rambu sungai, serta kurangnya pengamanan dari pihak-pihak terkait, maka rambu-rambu yang ada di Sungai Musi banyak berkurang karena hilang dicuri oleh masyarakat sekitar yang hanya berorientasi pada kepentingan sendiri untuk mengambil keuntungan. Jadi ada beberapa rambu sungai yang diganti dengan menggunakan kayu.

D. Jarak Penempatan Rambu Sungai Musi

Pada jarak pemasangan rambu sedapat mungkin ditempatkan dekat pada alur pelayaran, yaitu pada sisi kiri dan/atau sisi kanan apabila kapal bergerak menuju arah muka rambu. Penempatan rambu harus diatur sedemikian rupa dengan memperhatikan kondisi tepi sungai sehingga keberadaannya aman dari gangguan alam. Rambu harus bebas dari daun dan/atau ranting pepohonan atau benda-benda lain yang menghalangi pandangan dari setiap titik di sepanjang alur yang berada pada jarak sampai dengan 200 meter di depannya. Jarak pemasangan antar rambu di Sungai Musi sudah sangat tepat dan sesuai dengan standar yang telah ditentukan.

E. Implementasi Pedoman Teknis Perambuan di Perairan Daratan dan Penyeberangan

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: HK.206/1/20/DPRD/93 tentang Pedoman Teknis Perambuan di Perairan Daratan dan Penyeberangan tanggal 29 September 1993, implementasi pedoman teknis penempatan dan pemasangan rambu larangan, rambu wajib, rambu peringatan, dan rambu penuntun/petunjuk di Sungai Musi sudah sesuai dengan surat keputusan tersebut. Kondisi ini hendaknya dipertahankan agar penempatan dan pemasangan rambu larangan, rambu wajib, rambu peringatan, dan rambu penuntun/petunjuk di Sungai Musi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Kendala yang dihadapi dalam penempatan dan pemasangan rambu-rambu adalah rambu selalu hilang setelah dipasang karena diambil/dicuri oleh penduduk sekitar/ masyarakat yang lewat untuk diambil daun atau tiang rambunya karena rambu dibuat dari bahan galvanis. Untuk mengatasi masalah tersebut hendaknya dilakukan patroli secara rutin di lokasi penempatan dan pemasangan rambu tersebut.

F. Evaluasi Kebutuhan Rambu Sungai Musi

Jumlah kebutuhan rambu di Sungai Musi sebanyak 82 (delapan puluh dua) unit, dengan rincian 20 (dua puluh) unit rambu larangan, 22 (dua puluh dua) unit rambu wajib, 16 (enam belas) unit rambu peringatan, dan 24 (dua puluh empat) unit rambu penuntun/petunjuk. Pada kenyataannya, rambu yang terpasang di Sungai Musi berjumlah 53 (lima puluh tiga) unit dari jumlah yang seharusnya, dengan rincian rambu larangan sebanyak 14 (empat belas) unit, rambu wajib berjumlah 12 (dua belas) unit, rambu peringatan sebanyak 8

(delapan) unit, rambu penuntun/petunjuk berjumlah 19 (sembilan belas) unit dan keseluruhan rambu dalam keadaan masih baik terpasang.

Berdasarkan uraian di atas, jumlah kebutuhan rambu di Sungai Musi masih terdapat kekurangan 29 (dua puluh sembilan) unit, dengan perincian rambu larangan kurang 6 (enam) unit, rambu wajib masih kurang 10 (sepuluh) unit, rambu peringatan kurang 8 (delapan) unit, dan rambu penuntun/petunjuk masih kurang 5 (lima) unit. Jumlah kekurangan rambu di Sungai Musi, baik rambu larangan, rambu wajib, rambu peringatan, dan rambu penuntun/petunjuk hendaknya segera dipenuhi dengan melakukan pengadaan rambu oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang agar jumlah rambu di Sungai Musi sesuai dengan kebutuhan dan ketentuan yang berlaku.

KESIMPULAN

Implementasi pedoman teknis penempatan dan pemasangan rambu larangan, rambu wajib, rambu peringatan, dan rambu penuntun/petunjuk di Sungai Musi sudah sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: HK.206/1/20/DPRD/93 tentang Pedoman Teknis Perambuan di Perairan Daratan dan Penyeberangan tanggal 29 September 1993, sedangkan kendala yang dihadapi dalam penempatan dan pemasangan rambu-rambu tersebut adalah rambu selalu hilang setelah dipasang karena diambil/dicuri oleh penduduk sekitar/masyarakat yang lewat untuk diambil daun maupun tiang rambunya karena rambu tersebut terbuat dari bahan galvanis. Jumlah kebutuhan rambu di Sungai Musi sebanyak 82 (delapan puluh dua) buah dan rambu yang terpasang berjumlah 53 (lima puluh tiga) buah. Oleh karena itu, jumlah kebutuhan rambu di Sungai Musi masih terdapat kekurangan 29 (dua puluh sembilan) buah, dengan perincian rambu larangan kurang 6 (enam) buah, rambu wajib masih kurang 10 (sepuluh) buah, rambu peringatan kurang 8 (delapan) buah, dan rambu penuntun/petunjuk masih kurang 5 (lima) buah.

SARAN

Implementasi pedoman teknis penempatan dan pemasangan rambu di Sungai Musi agar dipertahankan untuk penempatan dan pemasangan rambu larangan, rambu wajib, rambu peringatan, dan rambu penuntun/petunjuk sesuai dengan peraturan yang berlaku, sedangkan untuk mengatasi kendala kehilangan yang dihadapi dalam penempatan dan pemasangan rambu di Sungai Musi hendaknya dilakukan patroli secara rutin di

lokasi penempatan dan pemasangan rambu dan mencari bahan alternatif untuk pembuatan rambu yang tidak mudah dicuri.

DAFTAR PUSTAKA

- Basrowi dan Sukidin. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif Perspektif Mikro*. Surabaya: Insan Cendikia.
- Danim, Sudarwan. 2002. *Menjadi Peneliti Kualitatif*. Bandung: Pustaka Setia
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: HK.206/1/20/DPRD/93 tentang Pedoman Teknis Perambuan di Perairan Daratan dan Penyeberangan.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1977 tentang Perambuan Lalu Lintas Perairan Pedalaman di Indonesia.
- Miles, M.B. and Huberman, A.M. 1994. *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. 2nd ed. Newbury Park, CA: Sage Publications.
- Moleong, Lexy J. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Nasution, S. 2003. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung: Tarsito.
- Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian dan PT. Anditama Infocon. 2010. *Studi Standardisasi di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi ASDP*. Jakarta.
- Setyosari, Punaji. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan (dan Pengembangan)*. Jakarta: Kencana Predana Media Group.
- Sugiyono. 2004. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. 2004. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. CV. Alfabeta. Bandung.
- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta
- Sukmadinata, Nana Syaodih. 2006. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Syah, Hidayat. 2007. *Metodologi Penelitian*. Pekanbaru: Fakultas Tarbiyah dan Keguruan. Universitas Islam Negeri Pekanbaru.
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

