



# **BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA**

No.1838, 2014

**KEMENHUB. Pelabuhan Brondong. Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan. Rencana Induk. Pencabutan.**

## **PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 66 TAHUN 2014**

### **TENTANG**

### **RENCANA INDUK PELABUHAN BRONDONG TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS LAMONGAN**

### **DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

### **MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,**

- Menimbang :**
- a. bahwa berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, untuk kepentingan penyelenggaraan pelabuhan dan memberikan pedoman bagi pembangunan dan pengembangan pelabuhan, penyelenggara pelabuhan wajib menyusun rencana induk pelabuhan pada lokasi yang ditetapkan;**
  - b. bahwa Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, ditetapkan oleh Menteri Perhubungan untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul setelah mendapat rekomendasi dari gubernur dan bupati/walikota;**
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang Rencana Induk**

**Pelabuhan Brondong Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan;**

- Mengingat :**
- 1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437);**
  - 2. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);**
  - 3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849);**
  - 4. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059);**
  - 5. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070);**
  - 6. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093) ;**
  - 7. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);**

8. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 27, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5109);
  9. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2014;
  10. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2014;
  11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;
  12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2006 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan;
  13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama;
  14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama;
  15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan;
- Memperhatikan :
1. Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: B.II-369/PP.008 tanggal 4 September 2014 perihal Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Brondong Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan;
  2. Surat Gubernur Jawa Timur Nomor: 414.34/17612/20205/2012 tanggal 18 Oktober 2012 perihal Rekomendasi Review Masterplan Pelabuhan LIS;

3. Surat Bupati Lamongan Nomor:  
050/757/413.202/2012 tanggal 27 Agustus  
2012 perihal Rekomendasi Penyusunan  
Masterplan;

**MEMUTUSKAN:**

**Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG  
RENCANA INDUK PELABUHAN BRONDONG  
TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS LAMONGAN.**

**BAB I**

**KETENTUAN UMUM**

**Pasal 1**

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan 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 antarmoda transportasi.
2. Kepelabuhanan adalah 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 serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
3. Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Pakis Lamongan untuk selanjutnya disebut Rencana Induk adalah pedoman pembangunan Pelabuhan Pelabuhan Tanjung Pakis Lamongan yang mencakup keseluruhan kebutuhan dan penggunaan daratan serta perairan untuk kegiatan kepelabuhanan dan kegiatan penunjang pelabuhan dengan mempertimbangkan aspek-aspek teknis, pertahanan keamanan, sosial budaya serta aspek-aspek terkait lainnya.
4. Rencana Tapak adalah proses lanjut dari Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Pakis Lamongan yang mencakup rancangan tata letak pelabuhan yang bersifat teknis dan konseptual, perpetakan setiap fungsi lahan, perletakan masa bangunan dan rencana teknis dari setiap elemennya yang dilengkapi dengan konsepsi teknis dari bangunan, fasilitas dan prasarananya.

5. Rencana Teknis Terinci adalah penjabaran secara rinci dari rencana tapak sebagaimana dasar kegiatan pembangunan Pelabuhan Tanjung Pakis Lamongan yang mencakup gambar dan spesifikasi teknis bangunan, fasilitas dan prasarana termasuk struktur bangunan dan bahannya.
6. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

## BAB II

### PENYELENGGARAAN KEGIATAN

#### Pasal 2

- (1) Untuk menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan pada Pelabuhan Brondong Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan yang meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan ekonomi, dan pemerintahan lainnya serta pengembangannya dibutuhkan areal daratan seluas 166,34 Ha dan wilayah perairan seluas 82,68 Ha.
- (2) Kebutuhan areal daratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. daratan eksisting Pelabuhan Brondong Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan seluas 131,622 Ha terdiri atas:
    - 1) dermaga/*jetty* seluas 0,75 Ha;
    - 2) *trestle* seluas 0,11 Ha;
    - 3) *causeway* seluas 0,75 Ha;
    - 4) *breakwater* seluas 0,04 Ha;
    - 5) *warehouse (chemical, coolroom, dan bounded)* seluas 2,23 Ha;
    - 6) lapangan penumpukan/*staging/open yard/liquid storage* seluas 126,6 Ha;
    - 7) *main gate facility* seluas 0,4 Ha;
    - 8) area perkantoran/*office* seluas 0,1 Ha;
    - 9) genset dan *power house* seluas 0,07 Ha;
    - 10) *RO Water Treatment* seluas 0,1 Ha;
    - 11) jembatan timbang seluas 0,34 Ha;
    - 12) fasilitas pendukung lainnya seluas 0,13 Ha.
  - b. daratan untuk pengembangan Pelabuhan Brondong Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan seluas 34,718 Ha terdiri atas:
    - 1) dermaga/*jetty* seluas 18,69 Ha;
    - 2) *trestle* seluas 8,98 Ha;

- 3) *warehouse (chemical, coolroom, dan bounded)* seluas 0,9 Ha;
  - 4) lapangan penumpukan/*staging/open yard/liquid storage* seluas 4,2 Ha;
  - 5) fasilitas pendukung lainnya seluas 0,21 Ha;
  - 6) *open storage* seluas 1,6 Ha.
- c. kebutuhan wilayah perairan Pelabuhan Brondong Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- 1) alur-pelayaran seluas 51 Ha;
  - 2) areal labuh seluas 18,1 Ha;
  - 3) areal kolam putar seluas 4,5 Ha;
  - 4) areal keperluan darurat seluas 9,05 Ha.

### Pasal 3

- (3) Batas kebutuhan lahan daratan dan wilayah perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, digambarkan oleh garis yang menghubungkan titik-titik koordinat sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan ini.

## BAB III

### PEMBANGUNAN DAN PENGEMBANGAN FASILITAS

#### Pasal 4

- (1) Rencana pembangunan dan pengembangan fasilitas Pelabuhan Brondong Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa kepelabuhanan dilakukan berdasarkan perkembangan angkutan laut, sebagai berikut:
- a. jangka pendek, dari Tahun 2015 sampai dengan Tahun 2019;
  - b. jangka menengah, dari Tahun 2015 sampai dengan Tahun 2024;
  - c. jangka panjang, dari Tahun 2015 sampai dengan Tahun 2034;
- dengan rincian sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan ini.
- (2) Fasilitas Pelabuhan Brondong Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan yang direncanakan untuk dibangun dan dikembangkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan ini.

#### **Pasal 5**

Rencana Tapak dan Rencana Teknik Terinci untuk pelaksanaan pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan disahkan oleh Direktur Jenderal.

#### **Pasal 6**

Pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan dilaksanakan dengan mempertimbangkan prioritas kebutuhan dan kemampuan pendanaan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### **Pasal 7**

Pelaksanaan pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, wajib dilakukan dengan mempertimbangkan aspek lingkungan, didahului dengan studi lingkungan.

### **BAB IV**

#### **PENGGUNAAN DAN PEMANFAATAN LAHAN**

#### **Pasal 8**

Rencana penggunaan dan pemanfaatan lahan untuk keperluan peningkatan pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya serta pengembangan Pelabuhan Brondong Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan ini.

#### **Pasal 9**

Dalam hal penggunaan dan pemanfaatan lahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 terdapat areal yang dikuasai pihak lain, pemanfaatannya harus didasarkan pada ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### **Pasal 10**

Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini.

### **BAB V**

#### **KETENTUAN PENUTUP**

#### **Pasal 11**

Dengan berlakunya Peraturan ini, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 2006 tentang Rencana Induk Pelabuhan PT. Lamongan Integrated Shorebase dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

**Pasal 12**

**Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.**

**Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.**

**Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 26 November 2014  
MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,**

**IGNASIUS JONAN**

**Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 1 Desember 2014  
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,**

**YASONNA H LAOLY**





# RENCANA INDUK PELABUHAN BRONDONG TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS LAMONGAN



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA  
2014**

## BAB I. PENDAHULUAN

### 1.1. LATAR BELAKANG

Pembangunan di segala bidang yang dilakukan pemerintah bersama masyarakat telah banyak membawa kemajuan bagi bangsa Indonesia. Sangat dengan berkembangnya industri di Indonesia pada umumnya dan Provinsi Jawa Timur serta Kabupaten Lamongan pada khususnya, maka diperlukan adanya sarana dan prasarana yang memadai agar perkembangan industri masih mengantar Kabupaten Lamongan merupakan salah satu daerah di Provinsi Jawa Timur yang terletak di pesisir pantai. Sebagai kawasan industri dikembangkan sebagai kawasan pelabuhan untuk fasilitasnya. Saat ini sebelum yang ada di pesisir pantai Kabupaten Lamongan tidak memiliki PT Lamongan Integrated Shorebase yang berfungsi sebagai terminal umum Tanjung Pesisir di Kabupaten Lamongan berada dibawah pengawasan Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPL) Brondong.

Pada tahun 2008 pembangunan Terminal umum Tanjung Pesisir telah memiliki perencanaan Rencana Induk Pelabuhan yang telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 49/81 tahun 2008 tentang Rencana Induk Pelabuhan HI Lamongan Integrated Shorebase. Kegiatan dengan penyediaan fasilitas kapalabuhan serta penyediaan peralatan perantara-antaraannya yaitu Undang-Undang Pelabuhan Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelabuhan, maka perencanaan Rencana Induk Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan tersebut dibuat dalam rangka pengembangan pembangunan.

Terminal umum Tanjung Pesisir di Kabupaten Lamongan pada awalnya merupakan kawasan kawasan Pelabuhan Logistik Untuk Industri Migas dan Gas Bumi sebagai pelabuhan untuk pengalihan tenaga (shunt) energi dan juga sebagai kawasan logistik untuk industri migas dan Logistik untuk shunt energi untuk ekspor migas dan gas bumi di darat dan lepas pantai. Namun seiring dengan meningkatnya aktifitas kegiatan pada kawasan tersebut di area pelabuhan dan adanya permintaan pelayanan bongkar muat barang umum kering dan umum cair serta general cargo, maka pemukiman Terminal umum Tanjung Pesisir di Kabupaten Lamongan yang sebelumnya hanya dikhususkan untuk pelayanan logistik migas akan dikembangkan untuk dapat melayani shunt energi, muat barang umum kering dan umum cair serta general cargo. Pengembangan Terminal umum Tanjung Pesisir di Kabupaten Lamongan sebagai Pelabuhan ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KP. 460 Tahun 2009 tentang Pelaksanaan Penyelenggaraan Fasilitas Kawasan Industri Lamongan Integrated Shorebase di Pulau Pesisir Jawa Kemuter, Kecamatan Pacoran, Kabupaten Lamongan Provinsi Jawa Timur.

Berdasarkan adanya permintaan untuk menyediakan kegiatan dengan tujuan pengembangan, maka diperlukan adanya sarana dan prasarana beberapa fasilitas dan rencana pengembangan area sehingga diperlukan penyusunan Rencana Induk Terminal umum Tanjung Pesisir di Kabupaten Lamongan.

Kebijakan yang melandasi kegiatan penyusunan Rencana Induk Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan adalah sebagai berikut:

#### f) Kebijakan Fasilitas Kapasitas Demag

Operasional Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan telah melebihi kapasitasnya. Saat ini telah terdapat beberapa kapal pelabuhan yang diteliti melalui Self Capacity Port

(BCR). Berdasarkan data okupansi yang dimiliki oleh Lamongan Integrated Shorebase pada tahun 2009 di peroleh data 2500 pada demag Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan dengan 51,52%, pada tahun 2010 sebesar 61,12%, dan pada tahun 2011 sebesar 69,23%. Selain itu tercatat peningkatan utilitas kargo kapal dari tahun ke tahun. Jumlah kargo kapal yang dijangkar pada tahun 2009 adalah 444. Jumlah kargo kapal pada tahun 2010 adalah 481 kapal dan jumlah kargo kapal pada tahun 2011 sebesar 935.

#### 2) Kebijakan Peningkatan Pelayanan Kapalabuhan

Terdapat keterbatasan kapalabuhan melalui layanan bongkar muat barang umum kering dan umum cair general cargo.

#### 3) Kebijakan Pengembangan Fasilitas Tanjung Pesisir lainnya

Pengembangan fasilitas umum Tanjung Pesisir area sempadan (sempadan) untuk shunt energi, pemukiman umum kering dan umum cair, area penyimpanan untuk kapal storage area penyimpanan umum kering (dry dock), area pemukiman umum umum pelabuhan yang akan dibangun dan umum general cargo.

Selain pertumbuhan teknis tersebut, perubahan regulasi di bidang Pelabuhan yang diberlakukan yaitu Undang-Undang Pelabuhan Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelabuhan serta adanya dimasukkannya ketentuan dan perubahan mengenai dalam aspek regulasi serta operasional pelabuhan. Selain itu, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.414 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional Pelabuhan TT Lamongan Integrated Shorebase telah ditetapkan sebagai Pelabuhan Perikanan Regional sampai dengan tahun 2015 dan menjadi Fasilitas Perikanan pada tahun 2020 dengan ketentuan tersebut masih dilakukan review terhadap KP.414 Tahun 2013 untuk melakukan peninjauan status dan perubahan dengan susunan sebagai berikut:

- Surat Keputusan Bupati Lamongan No. 2610/441/2014 tentang Rekomendasi Penyelenggaraan Status Usaha Pelabuhan Lamongan Shorebase tanggal 19 Maret 2014
- Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur No. 261/348/2014 tentang Rekomendasi Penyelenggaraan Status Usaha Pelabuhan Lamongan Shorebase tanggal 14 April 2014
- Surat Keputusan KP. 414/2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional Pelabuhan HI Lamongan Integrated Shorebase tanggal 8 Mei 2014

Berdasarkan pertimbangan teknis dan rekomendasi tersebut maka Pelabuhan TT Lamongan sebagai Shorebase masih akan menjadi Pelabuhan Perikanan pada tahun 2015 dan merupakan pemukiman umum melalui Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan sebagaimana telah ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.725 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.414 tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

Kebijakan dan kaitannya hasil-hasil dari penelitian teknis yang akan menjadi dasar dalam pelaksanaan penelitian rencana induk Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan.

### 1.2. TUJUAN DAN SASARAN

Tujuan dan Rencan Rencana Induk ini adalah untuk menyediakan kerangka dasar dan pedoman untuk rencana pengembangan dan pemeliharaan Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan yang dapat kerangka dasar dan pedoman dalam rencana pengembangan

tata ruang yang dijabarkan dalam suatu tahapan pelaksanaan pembangunan jangka pendek, menengah dan jangka panjang.

Adanya tahapan ini memungkinkan untuk diwujudkan menjadi rencana pemanfaatan areal pelabuhan yang berkualitas, serasi dan optimal, sesuai dengan kebijakan pembangunan, kebutuhan pembangunan dan kemampuan daya dukung lingkungan. Hal ini diperlukan untuk menjamin kepastian usaha dan pelaksanaan pembangua pelabuhan yang terencana, terpadu, tepat guna, efisien dan berkesinambungan. Kerangka dasar rencana pengembangan dan pembangunan pelabuhan ini diwujudkan dalam suatu Rencana Induk Terminal umum tanjung pakis Lamongan.

### **I.3. SISTEMATIKA PENULISAN**

Dokumen Rencana Induk Terminal umum tanjung pakis di Kabupaten Lamongan disusun dengan sistematika sebagai berikut :

- BAB I Merupakan penjabaran atas latar belakang, tujuan dan sasaran dari penyusunan rencana induk.
- BAB II Merupakan indentifikasi dari kondisi aktual Pelabuhan di Kabupaten Lamongan, baik dari fasilitas maupun trafik, sebagai gambaran umum dan acuan awal untuk menyusun rencana induk.
- BAB III Merupakan proyeksi dari trafik Terminal umum tanjung pakis di Kabupaten Lamongan sebagai acuan untuk mengetahui pengembangan yang harus dilakukan.
- BAB IV Merupakan rincian dari Rencana Induk Terminal umum tanjung pakis di Kabupaten Lamongan, yang terdiri dari pentahapan pengembangan.
- BAB V Merupakan pokok kajian terhadap lingkungan.
- BAB VI Merupakan bagian penutup dari Rencana Induk.

## BAB II. KONDISI AKTUAL TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS DI KABUPATEN LAMONGAN

### II.1. PELABUHAN BRONDONG

Kecamatan Brondong memiliki luas wilayah 7.010,62 ha, terdiri dari 4 desa yang meliputi wilayah sebagai berikut.

1. Desa Sedayulawas
2. Desa Laburan
3. Desa Lingsung
4. Desa Brondong

Pelabuhan Brondong masuk didalam wilayah desa sedayulawas dengan titik koordinat geografis 0°52'46,19" LS dan 112° 16' 09,92" LL.



Gambar II.1. Peta Lokasi KUPP Klas III Pelabuhan Brondong Kab. Lamongan

Pelabuhan Brondong meraka Daerah Lingkungan Kerja (DLK) kelas III dan Daerah Lingkungan Kerja (DLK) kelas III. Hal ini akan di tingkatkan menjadi Pelabuhan Samudra dikarenakan Kabupaten Lamongan masuk dalam program Masterplan Nasional dan Rencana Pembangunan Ekonomi Indonesia (MREI) 2011 – 2025 dengan nilai investasi sebesar Rp2,218 Triliun.

Untuk menunjang pelaksanaan MREI maka Kementerian Perhubungan Umum melakukan penelitian dan daya lamongan agar sehingga akses menuju Pelabuhan Brondong semakin baik, adapun pematangan serta prosedur angkutan sebagai pendukung industri dan jasa nasional dengan kegiatan ekonomi utama di bidang industri tekstil, makanan dan minuman, transportasi, perikanan, peternakan dan pertanian.

Pelaksanaan program MREI membawa peluang besar bagi Kabupaten Lamongan dengan semakin berkembangnya ekspor jasa dan jasa transportasi. Hal ini karena luas wilayah kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Brondong akan semakin berkembang.

Melihat adanya perkembangan industri yang ada maka perkembangan pengembangan Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan berada di dalam wilayah kerja dan wilayah kepentingan Pelabuhan Brondong (KUPP) Klas III Brondong.

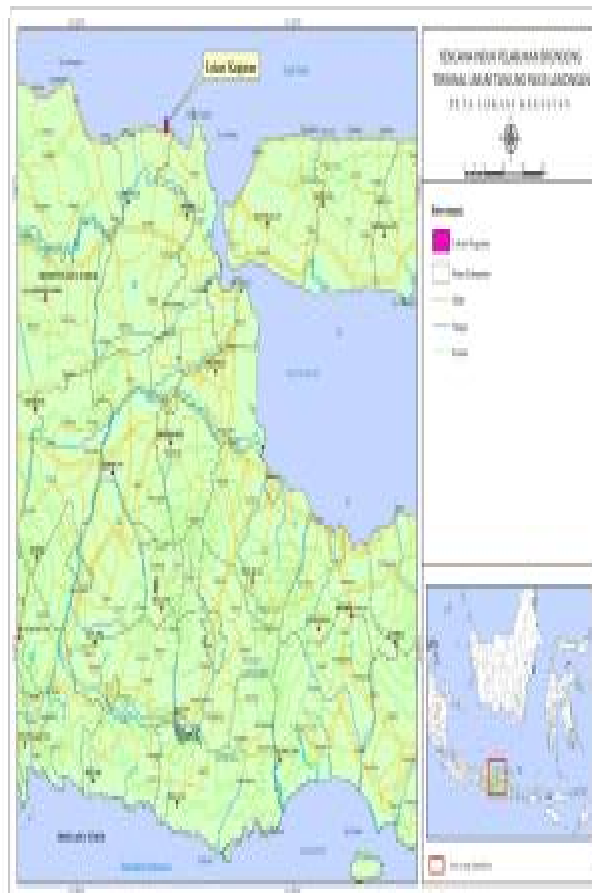
### II.2. LOKASI TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS DI KABUPATEN LAMONGAN

Terminal umum tanjung pakis terletak di Desa Kemantren, Kecamatan Paciran, Kabupaten Lamongan, Provinsi Jawa Timur. Batas wilayah lokasi kegiatan Terminal umum tanjung pakis di Kabupaten Lamongan adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Perairan Tanjung Pakis, Laut Jawa
- Sebelah Barat : Desa Kemantren dan Perairan Tanjung Pakis, Laut Jawa
- Sebelah Selatan : Jalan Raya Daendels
- Sebelah Timur : PT Dok Pantai Lamongan

Berdasarkan posisi geografis, Koordinat lokasi Terminal umum tanjung pakis di Kabupaten Lamongan adalah sebagai berikut:

- 06° 52' 00" LS / 112° 25' 00" BT
- 06° 51' 42" LS / 112° 25' 09" BT
- 06° 52' 13" LS / 112° 24' 26" BT
- 06° 51' 58" LS / 112° 25' 08" BT



Gambar II.2. Peta Lokasi Terminal umum tanjung paksi di Kabupaten Lamongan

### II.3. FASILITAS EKSISTING TERMINAL UMUM TANJUNG PAKSI DI KABUPATEN LAMONGAN

Terminal umum tanjung paksi di Kabupaten Lamongan ini merupakan kawasan terpadu Pelayanan Logistik untuk Industri Minyak dan Gas Bumi, yang dikhususkan untuk pelayanan logistik untuk industri migas dan bongkar muat alat-alat penunjang untuk operasi minyak dan gas bumi di darat dan lepas pantai. Dalam operasional untuk melayani logistik Industri Minyak dan Gas Bumi lepas pantai, Fasilitas pendukung kegiatan jasa dan operasional di Terminal umum tanjung paksi Kabupaten Lamongan dapat diidentifikasi berdasarkan

Tabal II.1. Fasilitas Eksisting (Pokok dan Penunjang) Sisi Darat

NO	JENIS FASILITAS/ZONA	DIMENSI	KETERANGAN
<b>FASILITAS POKOK</b>			
1	Dermaga	7.500 M <sup>2</sup>	(150 x 50) M <sup>2</sup> Kedalaman antara - 3 s.d - 7,5 MLWS
2	Trestle	1.125 M <sup>2</sup>	(75 x 15) M <sup>2</sup>
3	Causeway	7.500 M <sup>2</sup>	(250 x 30) M <sup>2</sup>
4	Breakwater	400 M <sup>2</sup>	
5	Warehouse (Chemical, Bulkroom, Bunkering)	22.930M <sup>2</sup>	
6	Lapangan Penumpukan/Stacking/Onshore Yard/Liquid Tank Storage	1.266.000 M <sup>2</sup>	
7	Main Gate Facility	4.000 M <sup>2</sup>	
<b>FASILITAS PENUNJANG</b>			
13	Ara Perkantoran	1.000 M <sup>2</sup>	
14	Genet & Power House	700 M <sup>2</sup>	
15	RO Water Treatment	1.000 M <sup>2</sup>	
16	Jembatan Timbang	3.400 M <sup>2</sup>	
17	Fasilitas Pendukung Lainnya	1.300 M <sup>2</sup>	
<b>TOTAL AREA FASILITAS EKSISTING</b>		<b>1.914.225M<sup>2</sup></b>	

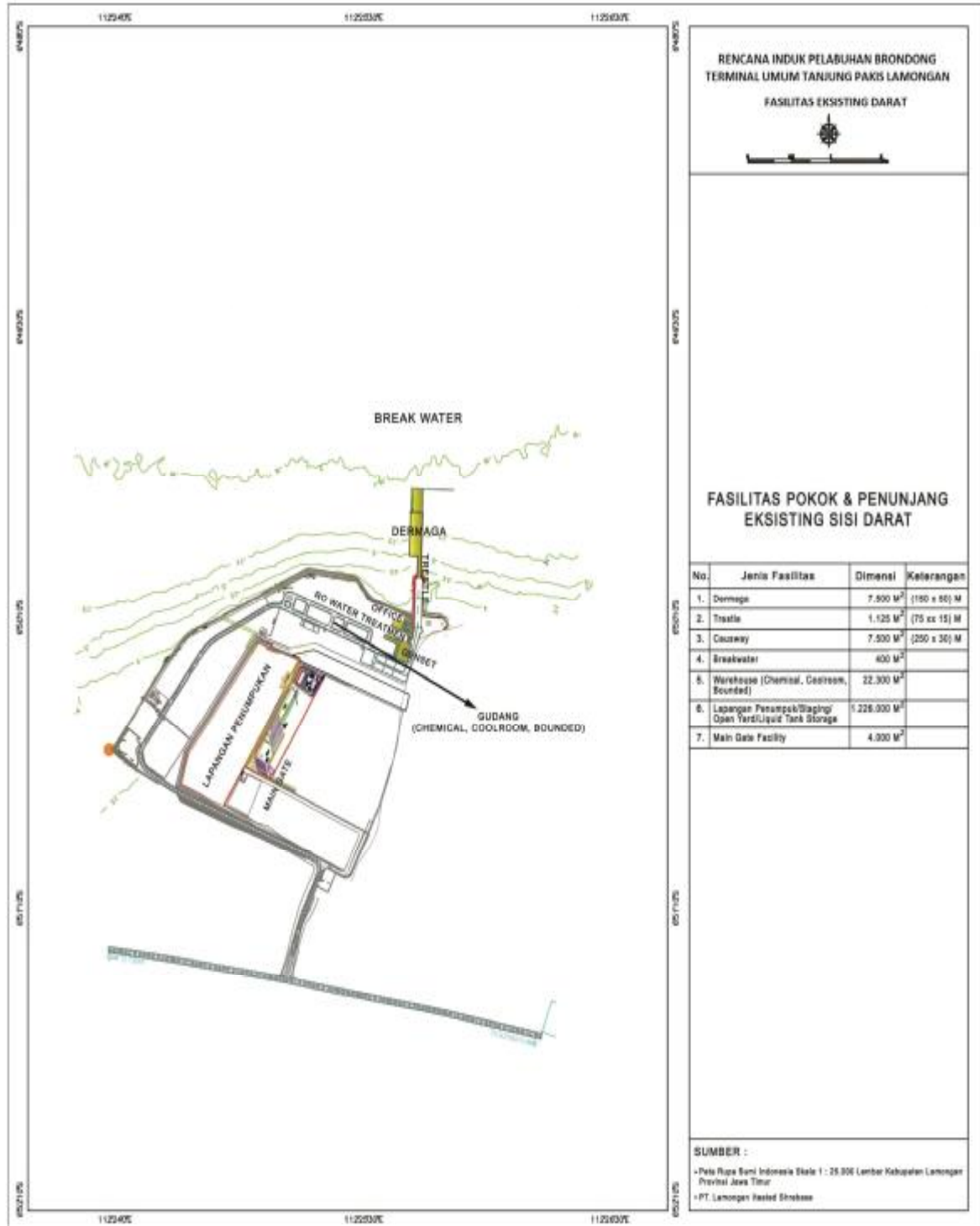
Sumber : PT US (2012)

Tabal II.2. Fasilitas Eksisting (Pokok dan Penunjang) Sisi Perairan Terminal umum tanjung paksi di Kabupaten Lamongan

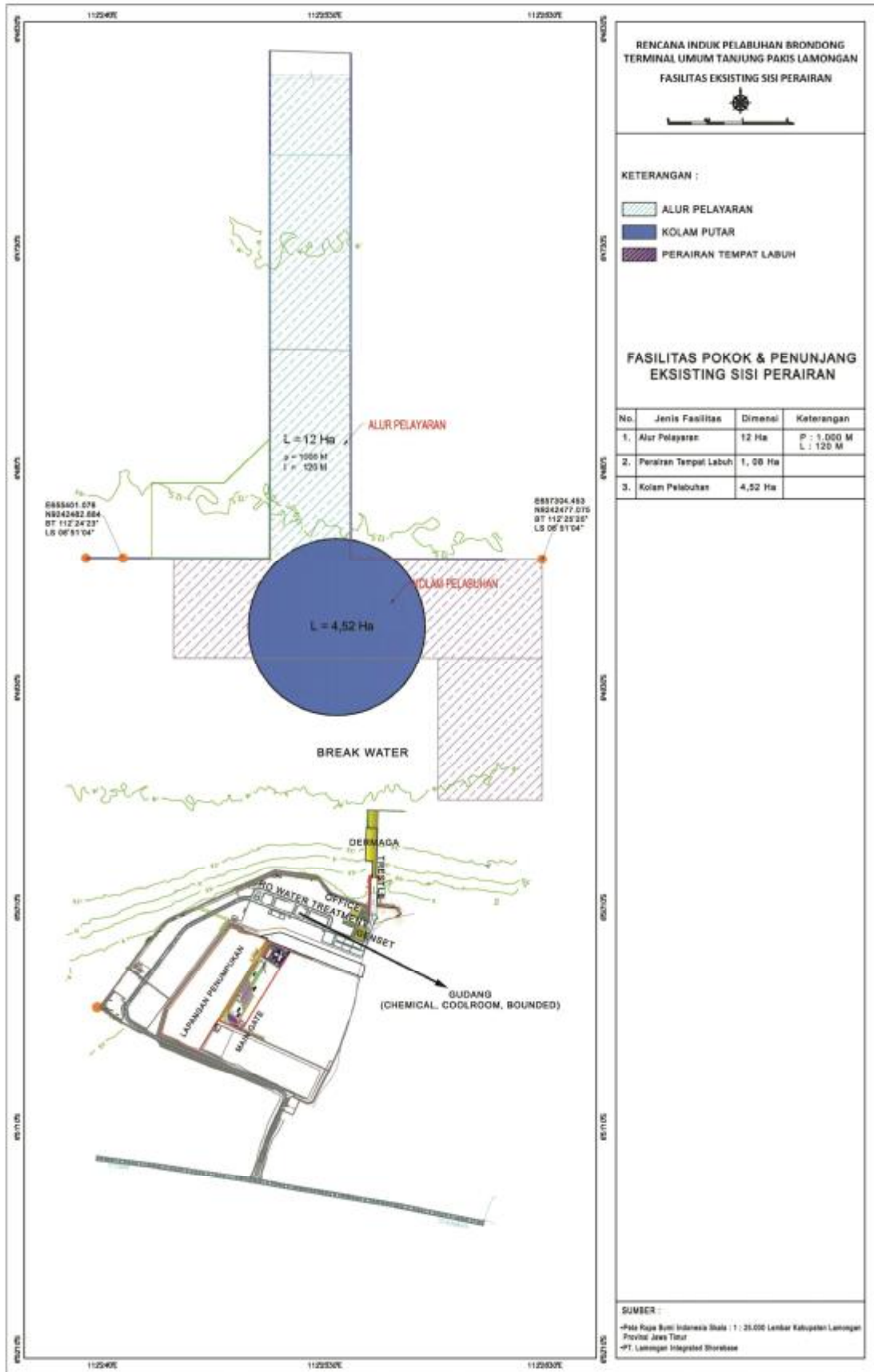
NO	JENIS FASILITAS/ZONA	DIMENSI	KETERANGAN
1	Alur Pelayaran	12 HA	P = 1.000 M L = 120 M
2	Perairan Tempat Labuh	1,08 HA	
3	Kolam Pelabuhan	4,52 HA	
<b>TOTAL AREA FASILITAS EKSISTING</b>		<b>17,6 HA</b>	

Sumber : PT US (2012)

Gambaran kondisi eksisting Terminal umum tanjung paksi di Kabupaten Lamongan dapat dilihat pada Gambar 1.3 berikut ini,



Gambar II.3. Kondisi Existing Darat di Terminal umum tanjung pakis Lamongan





Gambar II.5. Peta Layout Terminal umum tanjung pakis Lamongan



#### II.4. HINTERLAND TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS LAMONGAN

Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan menjadi salah satu Moda Gate kawasan provinsi Jawa Timur yang merupakan pusat bagi distribusi di karang, khususnya di dan gas, serta perkembangan dan trend yang ada saat ini terutama dari perusahaan rekaman beach yang berkaitan dengan rawa-rawa sigitland yang berkembang menjadi sukses.

Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan memiliki peran vital bagi distribusi beberapa komoditas industri skala hingga besar di sekitar Lamongan, Luban Gresik, Sidoarjo dan Surabaya. Distribusi tersebut mengembankan wilayah hinterland kawasan yang menjadi cakupan layanan Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan. Wilayah-wilayah yang dilayani tersebut menjadi wilayah penyanga sekaligus hinterland bagi pelabuhan. Cakupan hinterland Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan tidak menyertakan beberapa wilayah-wilayah tersebut, tetapi masing-masing memiliki prosedurnya pelayanan yang berbeda yang dipergulir oleh lokal sebagai berikut :

1. Lokasi industri yang dimiliki oleh rekanan, dimana masing-masing rekanan juga memiliki dan mengembangkan lokasi industri di luar Lamongan;
2. Kebutuhan pada beberapa industri di wilayah hinterland, khususnya suplai bahan bakar dan bahan baku;
3. Kemudahan akses darat ke lokasi hinterland;
4. Kebijakan pengembangan pelabuhan oleh operator pelabuhan.

Kawasan Industri Lamongan (KIL) seluas 500 Ha, berada di sebelah selatan Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan dengan beberapa industri yang ada yaitu :

- Industri Makanan dan Minuman dengan hadirnya PT Garuda Food Putra Putri Jaya
- Industri Tekstil
- Industri Pengolahan Kayu, Furniture Ekspor
- Industri Kerajinan
- Industri Pengolahan Hasil Pertanian

Kawasan Hinterland merupakan kawasan andalan dengan sektor-sektor yang terbesar adalah industri Minyak dan Gas karena Jawa Timur memiliki industri Migas Ketiga terbesar di Indonesia dengan ladang eksplorasi di wilayah paling timur Pulau Jawa, yang dilakukan oleh Exxon, Santos dan Caltex, selain sektor Migas pertanian juga mendominasi perekonomian di Lamongan khususnya sektor pangan dan perikanan yang dikhususkan untuk ekspor.

Potensi Jenis-Jenis Muatan untuk Terminal umum Tanjung Pakis sebagai berikut :

Tabel II.3. Potensi Jenis Muatan Terminal umum Tanjung Pakis di Kabupaten Lamongan

No	Jenis Muatan
1	General Cargo <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahan Kimia</li> <li>• Pengolahan Makanan dan Minuman</li> <li>• Pengolahan Kayu/Mebel</li> <li>• Kendaraan bermotor</li> <li>• Tektol</li> <li>• Berta-bahan lain dalam kemasan plastik</li> <li>• Lain-lainnya</li> </ul>

2. Cakupan
  - Seluar
  - Jayung
  - Cawang epung
  - Cawang
  - Jari Industri lainnya

3. Cakupan
  - Minyak Mula
  - Bahan Kimia Cair

(Sumber: KIL 2011)

Derivatif cakupan beberapa yang ada, klasifikasi hinterland dan prosentasi tingkat pelayanan dari Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan adalah : 43% Kabupaten Lamongan, 15% Kabupaten Tuban, 15% Kabupaten Gresik, 15% Kabupaten Sidoarjo dan 12% Kota Surabaya. Gambaran hinterland Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan dapat dilihat pada Gambar II.6 di samping.



Gambar II.6. Hinterland Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan

**11.5. KEGIATAN OPERASIONAL TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS DI KABUPATEN LAMONGAN**

Fasilitas yang terdapat di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan adalah fasilitas yang disediakan untuk menampung sistem dan kebutuhan logistik, inklusi ketersediaan moda ekspedisi pengangkutan minyak melalui tahap pengangkutan ekspedisi hingga kegiatan ekspedisi beres. Fasilitas ini disediakan untuk mendukung industri pemukiman karena kegiatan usaha ini berkembang bersama dengan kegiatan industri lain maupun kegiatan keekspedisiaran moda umum lainnya. Di lingkungan berpusat di sekitar kegiatan penanganan muatan general cargo berupa papa-papa, kemasan logistik operasional kapal palka dan bahan makanan maupun bahan kebutuhan pengeboran, ada pula muatan curah kering maupun cair (non-minyak BBM). Disamping itu kebutuhan untuk keselamatan operasional dari seluruh kegiatan yang dilaksanakan juga sangat diperlukan.

Sebagai kawasan penampungan kegiatan supply base, pelabuhan berperan sangat penting untuk melayani kegiatan pengeboran minyak lepas pantai. Dan juga transportasi barang keluar pulau.

**11.5.1. KUNJUNGAN KAPAL DI TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS DI KABUPATEN LAMONGAN**

Kunjungan kapal di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan sebagai berdasarkan jenis komoditi yang diangkut. Grafik visualisasi statistik kunjungan kapal di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan dapat dilihat pada tabel di bawah.

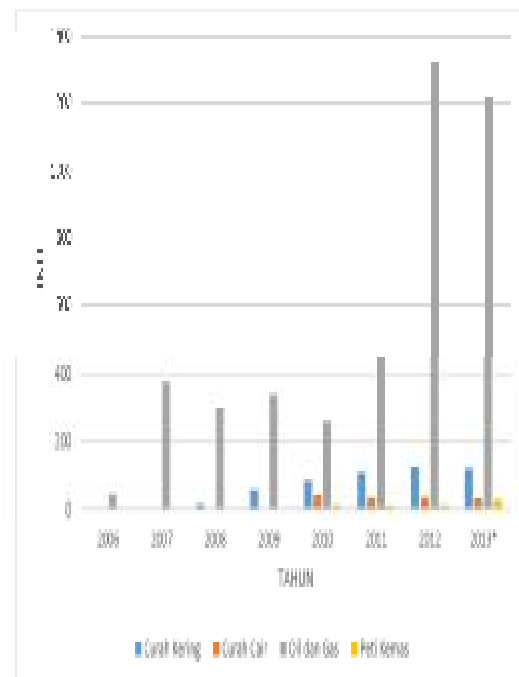
Tabel 11.4. Kunjungan Kapal Berdasarkan Komoditi di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan

NO	JENIS KAPAL	JUNJAH KUNJUNGAN KAPAL (Jml)							
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
1	Curah Kering	-	-	15	58	85	109	125	120
2	Curah Cair	-	-	-	44	34	38	32	
3	Oil dan Gas	46	377	296	336	259	448	1317	1431
4	Peti Kemas	-	-	-	-	12	12	12	29

Sumber: PT. LS Keterangan: \* = Kuartal 3 2013

Data di atas menunjukkan kegiatan di pelabuhan dimulai sejak tahun 2008, dimana komoditas pertama yang diangkut adalah oil dan gas. Sejalan dengan perkembangan yang ada dan demand yang terus meningkat, maka mulai berkembang potensi komoditi lain seperti curah kering di tahun 2008, curah cair serta peti kemas di tahun 2010. Hal ini merupakan awal berkembang jenis komoditi yang akan diangkut di pelabuhan yang sejenis. Sejalan dengan itu, semakin banyak yang terus meningkat, demand serta komoditi yang akan diangkut juga menunjukkan perkembangan signifikan.

Perkembangan jumlah kapal yang melakukan kegiatan di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan dapat dilihat pada gambar di bawah.



Gambar 11.7. Grafik Kedatangan Kapal di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan

**11.5.2. ARUS BARANG DI TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS DI KABUPATEN LAMONGAN**

Perkembangan kegiatan operasional Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan yang menunjukkan perkembangan dan peningkatan signifikan didasari oleh demand serta peningkatan komoditi yang meningkat pula. Operasional pelabuhan yang bermula dari pelayaran minyak dan gas bumi bertambah dengan demand komoditi lain khususnya curah kering, curah cair dan peti kemas.

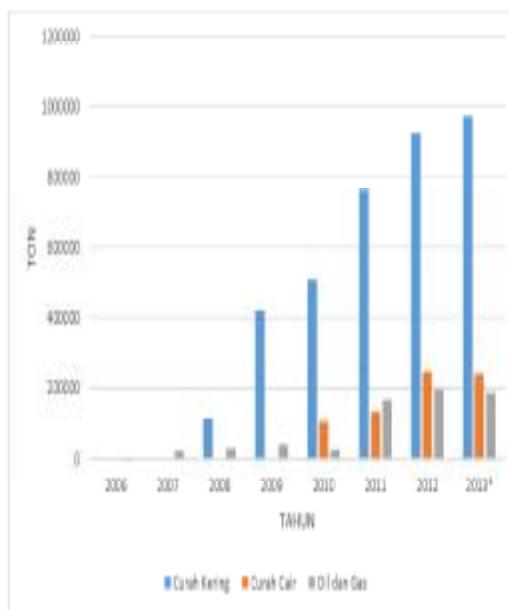
Perkembangan arus barang di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan berdasarkan jenis komoditi dapat dilihat pada tabel di bawah.

Tabel 11.5. Bongkar Muat Berdasarkan Komoditi di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan

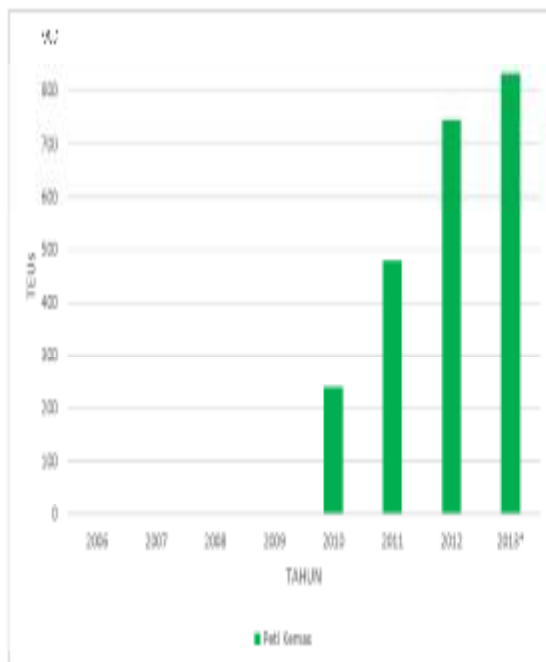
No	JENIS KAPAL	SAT	JUNJAH BONGKAR MUAT							
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
1	Curah Kering	TON	0	0	113.024	427.258	507.230	764.544	923.370	971.157
2	Curah Cair	TON	0	0	0	0	107.611	121.468	248.078	287.124
3	Oil dan Gas	CUK	1.135	22.147	28.867	35.573	21.712	102.210	182.018	181.512
4	Peti Kemas	TEUS	0	0	0	0	240	406	748	57

Sumber: PT. LS Keterangan: \* = Kuartal 3 2013

Perkembangan bongkar muat barang berdasarkan komoditi di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan dapat dilihat pada gambar di bawah.



Gambar 8. Total Tonnage Muat Barang Berdasarkan Komoditas Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan (TGTN)



Gambar 9. Total Tonnage Muat Barang Berdasarkan Komoditas Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan (TGTN)

Jalam kurun waktu 2 tahun terakhir (2011 – 2013) terjadi beberapa perubahan yang cukup signifikan antara kunjungan kapal dengan jumlah muatan yang diangkut. Peristiwa ini disebabkan tersbut kapal di caskar sebagai berikut:

1. Komoditas curah kering mengalami penurunan baik dari segi jumlah kapal dan muatan dikarenakan menurunnya jumlah pengangkutan komoditi yang diminta oleh beberapa tenant yang melakukan kerjasama.
2. Untuk komoditas curah cair terjadi pula penurunan jumlah permintaan oleh Tenant sehingga terjadi perubahan moda angkut kapal yang digunakan untuk pengangkutan komoditas curah cair tersebut dengan kapal yang lebih kecil, sehingga terjadi peningkatan jumlah kapal (penyesuaian jumlah kargo yang diangkut).
3. Komoditas oli dan gas memiliki kecenderungan diferensiasi penggunaan kapal dan muatan yang cukup signifikan, dimana lonjakan kapal yang ada merupakan imbas dari keterbatasan charter kapal tanker untuk pengangkutan, sehingga dilakukan alih moda kapal tanker besar ke moda kapal tanker kecil. Hal tersebut tentunya menjadi penyebab adanya perubahan sangat drastis dalam jumlah kunjungan kapal di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan. Perubahan ukuran kapal pengangkut yang semula berbobot 130.000 DWT menjadi 80.000 DWT membawa pengaruh signifikan terhadap jumlah kapal yang datang. Perubahan tersebut merupakan imbas dari kebijakan perusahaan rekanan akibat ketersediaan charter kapal, sehingga guna menjamin pasokan yang ada perusahaan rekanan mengambil keputusan memaksimalkan ukuran kapal yang lebih ringan dengan meningkatkan frekuensi kunjungan kapal.
4. Sementara, demand peti kemas terus meningkat sehingga terjadi peningkatan cukup signifikan jumlah muatan per kapal dengan tidak dibarengi dengan peningkatan jumlah kapal. Dengan beberapa alasan, baik karena adanya efek pelepasan muatan beberapa perusahaan rekanan yang saat ini masih dalam peti kemas akan meningkat beberapa kali per secong tahun sebelumnya.

## II.6. PROYEKSI KEDATANGAN KAPAL DAN KARGO DI TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS LAMONGAN

Proyeksi pertumbuhan trafik di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan dapat dilakukan dengan beberapa metode proyeksi. Secara umum metode yang digunakan adalah sebagai berikut:

### 1) Metode Top Down

Metode ini adalah metode proyeksi yang didasarkan pada situasi dan perkembangan pertumbuhan Ekonomi Global. Saat ini dominasi pertumbuhan ekonomi dan perdagangan dunia bergeser dari Eropa ke Asia. Hal ini juga mempengaruhi proyeksi trafik di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan.

### 2) Proyeksi Tren

Metode ini adalah metode proyeksi yang didasarkan pada data historis trafik dan tren pertumbuhannya.

### 3) Metode Bottom Up atau Produksi

Metode ini adalah metode proyeksi yang didasarkan pada pertumbuhan PDRB, pertumbuhan penduduk, serta pertumbuhan sektor lain yang relevan.

Keseluruhan data yang telah penting dalam menentukan metode yang dapat diandalkan adalah cara yang akan dipakai. Berdasarkan pemahaman terhadap karakteristik data yang ada maka dipilihlah metode di Kabupaten Lamongan dan sebagian wilayah Provinsi Jawa Timur lainnya.

sergebet dominan dalam menentukan kebutuhan etena largo di masa datang di Terminal umum Tanjung Pelepas Lamongan.

Sejalan dengan visi kalkulasi maka didapatkan selektoral antara beberapa jenis largo termasuk rata P.306 maupun untuk populasi dan wilayah Lamongan Integrated Riverside, yaitu Kabupaten Lamongan dan sebagian wilayah Provinsi Jawa Timur Wilayah tersebut dipilih sebagai wilayah investasi di kawasan ini karena lokasi penyeberangan ini sesuai dan penduduk yang cukup tinggi, serta kebutuhan komoditi yang sebagian disuplai melalui Tanggungmuat pada Terminal umum Tanjung Pelepas Lamongan.

Sejalan nasional, rata-rata pertumbuhan ekonomi Indonesia untuk periode 1996 - 2012 sebesar 4,8% per tahun sedangkan rata-rata pertumbuhan penduduk Indonesia untuk rentang waktu tahun 2007-2012 sebesar 1,52% per tahun.

II.3.1. PROYEKSI ARUS BARANG

Sejalan dengan peningkatan kunjungan kapal di Terminal umum Tanjung Pelepas Lamongan akan berbanding di sekitar beberapa, serta beberapa Terminal yang sudah menjadi contoh untuk memajukan Terminal umum Tanjung Pelepas Lamongan menjadi kejurusan utama di dalam wilayah ini.

Peningkatan yang cukup signifikan terjadi pada peti kemas, dimana berdasarkan proyeksi akan terjadi karena adanya kawasan yang juga telah banyak kawasan pemerintahan sebagai peti kemas. Dari 5 industri rekator yang telah ada, masing-masing mengalokasikan rencana distribusi peti kemas rata-rata 3000 TEUs, dan jumlah tersebut akan terus meningkat sejalan dengan ekspansi industri yang dilakukan oleh rekator serta upaya dan kebijakan operator dalam menarik dan mengembangkan kerjasama dengan beberapa Shipping Liner seperti CMA CGM dan Temas.

Kerangka masing-masing komoditi lebih lanjut diberikan karena ekspansi industri yang telah dilakukan oleh operator dengan melakukan kerjasama dengan beberapa peti kemas.

Proyeksi arus barang di Terminal umum Tanjung Pelepas Lamongan dapat dilihat pada Tabel II.6 di bawah.

Tabel II.6. Proyeksi Arus Barang Berdasarkan Komoditi di Terminal umum Tanjung Pelepas Lamongan

TAHUN	PROYEKSI ARUS BARANG BERDASARKAN KOMODITI			
	CURAH KERING TON	CURAH CAIR TON	OL DAN GAS TON	PETI KEMAS TEU
2014	365,000	153,997	194,741	12,360
2015	412,000	175,000	222,000	42,000
2016	465,000	197,000	247,000	78,000
2017	540,000	218,500	273,740	104,000
2018	600,000	240,000	300,000	129,000
2019	655,000	261,500	326,400	150,000
2020	720,000	280,000	352,700	170,000
2021	785,000	300,000	379,000	186,000
2022	860,000	320,000	405,400	200,000
2023	925,000	340,000	431,700	212,400

2014	1,940,000	1,020,000	758,100	100,000
2015	2,140,000	1,180,000	884,480	118,000
2016	2,310,000	1,350,000	1,017,700	136,000
2017	2,470,000	1,470,000	1,130,000	153,000
2018	2,640,000	1,590,000	1,247,000	170,000
2019	2,820,000	1,710,000	1,369,700	188,000
2020	2,970,000	1,820,000	1,481,000	207,000
2021	3,130,000	1,950,000	1,592,000	226,000
2022	3,300,000	2,070,000	1,697,000	243,000
2023	3,450,000	2,190,000	1,801,000	261,000
2024	3,600,000	2,300,000	1,904,000	279,000

Tabel II.7. Proyeksi Arus Kapal

II.3.2. PROYEKSI KUNJUNGAN KAPAL

Berdasarkan port loading metode analisa data maka proyeksi kunjungan kapal di Terminal umum Tanjung Pelepas Lamongan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel II.7. Proyeksi Kunjungan Kapal di Terminal umum Tanjung Pelepas Lamongan

TAHUN	PROYEKSI KUNJUNGAN KAPAL/KOMODITI			
	CURAH KERING	CURAH CAIR	OL DAN GAS	PETI KEMAS
2014	51	8	700	51
2015	50	44	1,200	70
2016	71	49	1,700	100
2017	138	52	2,200	174
2018	144	60	2,440	216
2019	168	65	2,650	218
2020	192	61	2,870	231
2021	216	69	3,080	245
2022	240	86	3,300	258
2023	264	90	3,510	271
2024	288	97	3,720	284
2025	312	101	3,940	297
2026	336	110	4,160	310
2027	350	134	4,370	323
2028	354	114	4,500	336
2029	428	138	4,500	348
2030	432	148	4,500	350
2031	460	150	4,500	376
2032	480	174	4,500	388
2033	504	120	4,500	400

2014	523	127	5.891	423
------	-----	-----	-------	-----

-mengingat sumberan kapal yang cukup signifikan selain karena pengaruh demand dan standard juga berasal beberapa Perusahaan lain yang telah menandatangani kontrak guna penggunaan fasilitas yang dimiliki oleh Terminal Umum Tanjung Paksi Lamongan. Selain itu beberapa rekanan juga telah melakukan kesepakatan bersama dengan operator pelabuhan untuk menggunakan fasilitas yang nantinya akan dikembangkan di Terminal Umum Tanjung Paksi Lamongan tersebut.

Berkaitan dengan jenis kapal yang dilayani, yaitu:

- Kapal General Cargo : 10,000 DWT (100,000)
- Kapal-Freight : 60,000 DWT (100,000)
- Kapal Tanker : 80,000 DWT (100,000)
- Kapal Candi Car : 10,000 DWT (60,000)
- Kapal-Sampah Candi Keong : 6,000 DWT (60,000)

## BAB III.

## RENCANA PENGEMBANGAN WILAYAH TERKAIT

## III.1. TINJAUAN KEBIJAKAN RENCANA TATA RUANG WILAYAH NASIONAL

Rencana Tata Ruang Nasional telah dilaksanakan melalui Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 2006 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. Perencanaan ini merupakan arahan kebijakan dan strategi pembangunan yang bersifat nasional. Tata perencana ini telah dijabarkan ke dalam pusat kegiatan yang merupakan elemen perencanaan nasional yang terdiri dari Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), Pusat Kegiatan Lokal, dan Pusat Kegiatan Strategis Nasional. Perencanaan yang mendasar dalam pelaksanaan pusat kegiatan tersebut adalah cakupan area yang meliputi skala perencanaan -RRI- mencakup urban, mid-urban, kegiatan skala internasional, nasional dan kawasan provinsi. PKW berfungsi untuk melayani kegiatan skala internasional, nasional dan kawasan provinsi. PKW berfungsi untuk melayani kegiatan skala internasional dan kawasan provinsi. PKW berfungsi untuk melayani kegiatan skala internasional dan kawasan provinsi. Selain peran-perlakuan yang telah disampaikan, dikembangkan pada Pusat Kawasan Strategis Nasional yang dilakukan untuk mendorong pengembangan kawasan berbantuan negara.

Kawasan Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan akan Rencana Tata Ruang Nasional diberikan pada Lampiran II RP No. 26 Tahun 2006. Kawasan Lamongan yang merupakan lokasi Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan berada di Provinsi Jawa Timur ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Kawasan Kawasan Gresik, Bangkalan, Madiun, Surabaya dan Kota Lamongan (GerbanganKertosusila). Kawasan Perikanan GerbangKertosusila berada dalam tahap pengembangan I dengan arahan realisasi kota-kota yang telah memiliki dasar rencana wilayah dan partisipasi pengembangan kota-kota pusat pertumbuhan nasional (NCT).

Kawasan perikanan GerbangKertosusila juga ditetapkan sebagai kawasan andalan I Lampiran IX Kawasan andalan adalah bagian dari kawasan budidaya baik di ruang darat maupun ruang laut yang pengembangannya didasarkan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi bagi kawasan nasional dan kawasan di sekitarnya. Kawasan perikanan GerbangKertosusila merupakan kawasan andalan dengan skala anggaran pelayanan pemerintah pusat, dan provinsi. Kawasan untuk sektor industri, kawasan ini ditetapkan pada realisasi kawasan untuk industri pengilangan II. Hal ini sejalan dengan arahan pada sistem pelayanan nasional dan kawasan andalan, arahan mengenai pembangunan kawasan strategis nasional (PKSN) pada lampiran X RP No. 26 Tahun 2006 juga menetapkan kawasan perikanan GerbangKertosusila berada dalam tahap pengembangan I dengan arahan realisasi realisasi kawasan sebagai bagian dari program realisasi dan pengembangan kawasan strategis nasional dengan skala pelayanan ekonomi II-III).

## III.2. TINJAUAN KEBIJAKAN RENCANA TATA RUANG WILAYAH JAWA – BALI

Rencana Tata Ruang Jawa Bali yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden No. 29 tahun 2007 merupakan pedoman bagi Pulau Jawa dan Bali dalam kerangka untuk penyusunan rencana pembangunan, khususnya dalam hal-hal yang berkaitan dengan pembangunan pemerintahan antarwilayah provinsi dan kabupaten/kota serta koordinasi antarwilayah, pemerintahan yang berpedoman pada pembangunan yang berorientasi kelas dan fungsi ruang secara nasional yang dijabarkan ke dalam berbagai skala.

Arahan pada Peraturan Presiden No 28 Tahun 2012 yang terkait dengan lokasi Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan adalah sebagai berikut:

- 1) Pada Pasal 13, -RRI- GerbangKertosusila merupakan salah satu pusat pengembangan PKN sebagai pusat perdagangan dan jasa yang berlatar internasional sebagai daerah di lingkungan wilayah yang terintegrasi.
- 2) Pada Pasal 2 huruf f, pemerataan jaringan jalan kelas primer yang meliputi bangun kelas tinggi yang wilayah Lamongan berfungsi untuk mendorong daya tarik perekonomian Pulau Jawa dan Bali. Sedangkan pada ayat 7 huruf f juga ditetapkan pemerataan anggaran jalan oleh pemerintah yang mendukung PKN Kawasan Perikanan GerbangKertosusila dengan Pelabuhan Tanjung Pesisir, Pelabuhan Gresik, dan Bandar (Lampiran).
- 3) Pada Pasal 6, pengembangan dan pemanfaatan jalan tol kelas api wilayah yang meliputi wilayah jaringan jalan nasional, provinsi, dan bandar untuk mendorong daya tarik perekonomian Pulau Jawa-Bali salah satunya dilakukan terpadu dengan kawasan Tanjung Pesisir dan Pelabuhan Gresik.
- 4) Pada Pasal 7 huruf a, pengembangan program dan sarana untuk peningkatan akses jalan tol di Jawa Timur dan Jawa Barat (JMG) GerbangKertosusila untuk mendukung sistem ekonomi energi nasional.
- 5) Pada Pasal 4 huruf b, pengembangan Kawasan Kawasan GerbangKertosusila dengan PKN Kawasan Perikanan GerbangKertosusila yang terhubung dengan akses ke darat dan kawasan Tanjung Pesisir Pelabuhan, antara lain dengan dua kawasan Pelabuhan Gresik dan Bandar (Lampiran).

## III.3. TINJAUAN KEBIJAKAN RENCANA TATA RUANG WILAYAH PROVINSI JAWA TIMUR

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur No. 2 Tahun 2008 yang berlaku 15 tahun sampai Tahun 2023, dasar rencana pengembangan Kawasan Terminal umum Tanjung Pesisir Lamongan yang terletak di Kabupaten Lamongan ini adalah sebagai berikut:

- 1) Pada Pasal 1, Kota Surabaya adalah kota dengan peringkat pertama
- 2) Pada Pasal 3, salah satu dari 2 WP yaitu WP GerbangKertosusila Plus meliputi Kota Surabaya, Kabupaten Tuban, Kabupaten Lamongan, Kabupaten Ponorogo, Kabupaten Gresik, Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten dan Kota Mojokerto, Kabupaten Jember, Kabupaten Bangkalan, Kabupaten dan Kota Pasuruan dengan pusat pelayanan di Kota Surabaya.
- 3) Pada Pasal 4, WP GerbangKertosusila Plus didasarkan mempunyai tinggi utama sebagai pengembangan kegiatan perikanan nasional pangan, sedangkan bentuknya seluruhnya pelaksanaan pelayanan, pembangunan, pelayanan jasa pendidikan kesehatan, pariwisata, industri dan sumberdaya energi dengan fungsi pusat WP sebagai pusat pelayanan wilayah, pemerintahan perdagangan, jasa, inovasi penelitian kesehatan kesehatan dan sarana wisata.
- 4) Pada Pasal 20, sebagai bentuk pemerataan kawasan industri sebagaimana dimaksud pada Pasal 20 huruf meliputi:
  - a) kawasan industri skala
  - b) skala industri kecil.
  - c) zona industri.

Kawasan industri sesuai dengan rencana tata ruang wilayah meliputi:

- Kawasan industri Estate Rongkajene (SIC) di Kota Surabaya
- Kawasan industri Estate Rengas (PIC) di Kabupaten Pacitan
- Agro Industrial Park (AIP) di Kabupaten Bojonegara
- Kawasan Industri Jabon di Kabupaten Sidoarjo
- Kawasan Industri Paksi (KIP) di Kabupaten Lamongan
- Kawasan Industri di Kabupaten Gresik
- Kawasan Industri di Kabupaten Tulungagung
- Kawasan Industri di Kabupaten Bojonegara
- Kawasan Industri di Kabupaten Malang
- Kawasan Industri Gempol Mas di Kabupaten Probolinggo
- Kawasan Industri Paksi di Kabupaten Probolinggo
- Kawasan Industri di Kabupaten Bangkalan

Berdasarkan pasal di atas, dapat disimpulkan bahwa Kabupaten Lamongan merupakan salah satu dari WP Gerbangkertosusila Plus dengan pusat pelayanan di Kota Surabaya. Gerbangkertosusila Plus diarahkan sebagai pengembangan kegiatan pertanian, tanaman pangan, perkebunan, hortikultura, kehutanan, perikanan, peternakan, pertambangan, perdagangan, jasa, pendidikan, kesehatan, pariwisata, transportasi, industri, dan sumberdaya energi dengan fungsi pusat WP sebagai pusat pelayanan wilayah, pemerintahan, perdagangan, jasa, industri, pendidikan, kesehatan, transportasi, dan prasarana wisata.

Wilayah Gerbangkertosusila Plus sebagai wilayah dengan tingkat perkembangan yang sangat pesat cenderung menimbulkan terjadinya ketimpangan, baik dalam lingkup Gerbangkertosusila plus secara khusus maupun terhadap daerah lain di Jawa Timur secara umum. Dengan pertimbangan wilayah Gerbangkertosusila plus yang sangat padat dan mempunyai laju pertumbuhan ekonomi dan fisik yang sangat tinggi, WP Gerbangkertosusila Plus dibagi menjadi empat zona pengembangan, yaitu zona Surabaya Raya/Surabaya Metropolitan Area (SMA), zona Pengaruh Surabaya Raya di Bangkalan, zona Pengaruh Surabaya Raya di Lamongan, zona Pengaruh Surabaya di Mojokerto. Pada lingkup wilayah Gerbangkertosusila sendiri, perkembangan wilayah yang berjalan dengan pesat tersebut cenderung memusat hanya di Kota Surabaya Raya termasuk di dalamnya Sidoarjo dan Gresik. Perkembangan Kota Surabaya Raya seakan monark segala potensi yang terdapat di wilayah sekitarnya, sehingga Kota Surabaya semakin berkembang. Namun, kota di sekitarnya tidak dapat mengikuti laju perkembangan tersebut.

Adanya kebijakan perencanaan regional GKS bertujuan untuk meminimalisir ketimpangan yang terjadi pada wilayah pengembangan tersebut. Dasar-dasar yang digunakan dalam mencapai pemerataan tersebut adalah dengan memperhatikan aspek-aspek antara lain sebagai berikut: a. pada kota dengan wilayah di sekitarnya sehingga dapat menimbulkan adanya hubungan timbal balik di antara keduanya. Selain itu, aspek lain juga menjadi adanya hubungan asosiatif untuk kesetaraan kota di tingkat kabupaten lain.

Dalam kebijakan perencanaan GKS tersebut, Kabupaten Lamongan sendiri termasuk kawasan wilayah yang memiliki target sebagai wilayah penggerak dengan prioritas pengembangan wilayah sebagai kawasan agropedestal industri, jasa, pelayanan pendukung, dan pengembangan dari sistem logistik untuk mendukung kegiatan

pertanian. Oleh sebab itu, dalam perkembangan wilayah Kabupaten Lamongan saat ini lebih direncanakan pada pengembangan wilayah Jawa sebagai fungsi kawasan industri yang didukung dengan adanya fasilitas pendukung berupa Lamongan Integrated Shorebase (LIS), Pelabuhan ASDP dan industri pengolahan lainnya. Artinya proses pengembangan kawasan industri di Lamongan (Lamongan Integrated Shorebase), pelabuhan peternakan dan Kawasan Berikat Industri (KBI) dapat mendorong berkembangnya satu sektor dan moda yang berbasis dengan penerapan kebijakan strategis seperti pelaksanaan Gerakan Nasional Plus sebagai fokus dan mengaitkan kerjasama dengan wilayah-wilayah yang lebih berkembang di sekitarnya, serta berupaya mempromosikan kawasan pertanian yang berbasis pertanian.

Perencanaan di atas menunjukkan bahwa Kabupaten Lamongan memiliki fungsi sebagai wilayah penggerak kawasan pulau yang didukung dengan adanya fasilitas pendukung berupa Lamongan Integrated Shorebase (LIS), Fasilitas ASDP dan industri pengolahan lainnya. Dari perencanaan di atas dapat diambil kesimpulan bahwa lokasi Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan sudah sesuai dengan rencana tata ruang wilayah Provinsi Jawa Timur 2008-2022.



Gambar 11.1 Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan dalam Tata Ruang Pulau Jawa

### III.4. TINJAUAN KEBIJAKAN RENCANA TATA RUANG WILAYAH KABUPATEN LAMONGAN

Peraturan Menteri Perhubungan kawasan perairan di tiap kecamatan di Kabupaten Lamongan dibagi menjadi lima kelompok, yang mana Kecamatan Paciran termasuk ke dalam kategori Kelampayan I (Kawasan perairan dengan tingkat perkembangan sangat tinggi). Berdasarkan hasil analisis kawasan perairan kelampayan yang ada di Kabupaten Lamongan, maka dapat dilakukan studi kelayakan secara langsung pada umumnya sebagai susut-pusat pelayanan. Seluasnya dengan adanya pemukiman penduduk di kawasan Terminal Umum Tutur yang memusatkan Kota Lamongan sebagai kota pada III maka struktur kota-kota di Kabupaten Lamongan akan menjadi mandiri beresolusi pada tipe IV dan V, namun tidak melokalisasi kegiatan komersial Kawasan IV (kota basis, Paciran, Brondong, Ngimbang, Sukoharjo dan Kedungrejo) yang berperan sebagai pusat perdagangan, sebagai wilayah pelayanan sebagai kawasan

Urutan sistem pelayanan Kabupaten Lamongan secara pengembangan (KORPORASI) melalui Kecamatan Paciran, Brondong dan Sukoharjo. Pusat Kelembagaan (K) ini beresolusi sebagai Kecamatan Paciran-Brondong-Pungki Kelembagaan sebagai berikut:

- Pengembangan wilayah perikanan;
- Kegiatan industri;
- Pengembangan sektor perikanan;
- Pengembangan pariwisata;
- Pengembangan sektor perdagangan;
- Pengembangan sektor jasa;
- Pengembangan sektor kesehatan;
- Pengembangan sektor pertanian;

Pembangunan kawasan perikanan di Kabupaten Lamongan dipengaruhi oleh ketersediaan sarana dan prasarana yang juga sangat penting, sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitarnya. Wilayah bagian Utara Kabupaten Lamongan yang merupakan pengembangan zona yang adalah Kecamatan Paciran, terdiri dari jumlah beberapa fasilitas yang semakin meningkat dan lain-lain. Kecamatan Paciran sebagai kawasan industri, dalam pembangunannya merupakan wadah yang sangat potensial untuk memberikan kawasan yang berkembang dengan yang berkembang pada tingkat hierarki wilayah di Kabupaten Lamongan.

Dalam perencanaan dalam agenda pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lamongan Tahun 2008 - 2013, ditetapkan bahwa Kabupaten Lamongan akan lebih dikembangkan pada pengembangan wilayah Utara sebagai fungsi kawasan industri yang didukung dengan adanya fasilitas pendukung berupa Lamongan Integrated Shoreside (LIS), Pelabuhan ASAP dan industri pengolahan lainnya. Adanya program pengembangan kawasan industri di Kabupaten Lamongan (Lamongan Integrated Shoreside), pelayanan, pariwisata, dan kawasan Pedal (reel) ini sesuai dengan yang akan tentunya harus ada untuk yang besar.

Lamongan Integrated Shoreside merupakan sebuah kawasan strategis yang memiliki pengaruh sumber daya dan fasilitas pengolahan industri di kawasan

sehingga dapat membantu tercapainya operasi yang efisien melalui pengolahan limbah industri dan limbah domestik.

Dengan lokasi tepat dalam kawasan Kota Supri (Kawasan) yaitu antara jasa, wisata, dan seluruh kegiatan berorientasi industri. Mises beresolusi di LIS dengan memperhatikan pelayanan optimal kepada di satu atap.

Hal ini didasarkan pada ketersediaan padangan migas yang besar di Jawa Timur akan tetapi belum memaksimalkan potensi dalam pelayanan pelabuhan sehingga masih menggunakan pelayanan umum seperti Pegawai Tanjung Pakis, Gresik, Pelabuhan Ikan Sempang, Tuban, Jawa berkembang proyek Lamongan Integrated Shoreside tersebut beresolusi pada Tanjung Pakis, Kecamatan Paciran, Kabupaten Lamongan dengan rencana pengembangan akan terus berlanjut.

Diketahui bahwa ini dapat disimpulkan bahwa lokasi kegiatan Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan telah sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lamongan yang ada.

### III.6. TINJAUAN PELABUHAN DISEKITAR TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS LAMONGAN

Pelabuhan di sekeliling Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan adalah sebagai berikut:

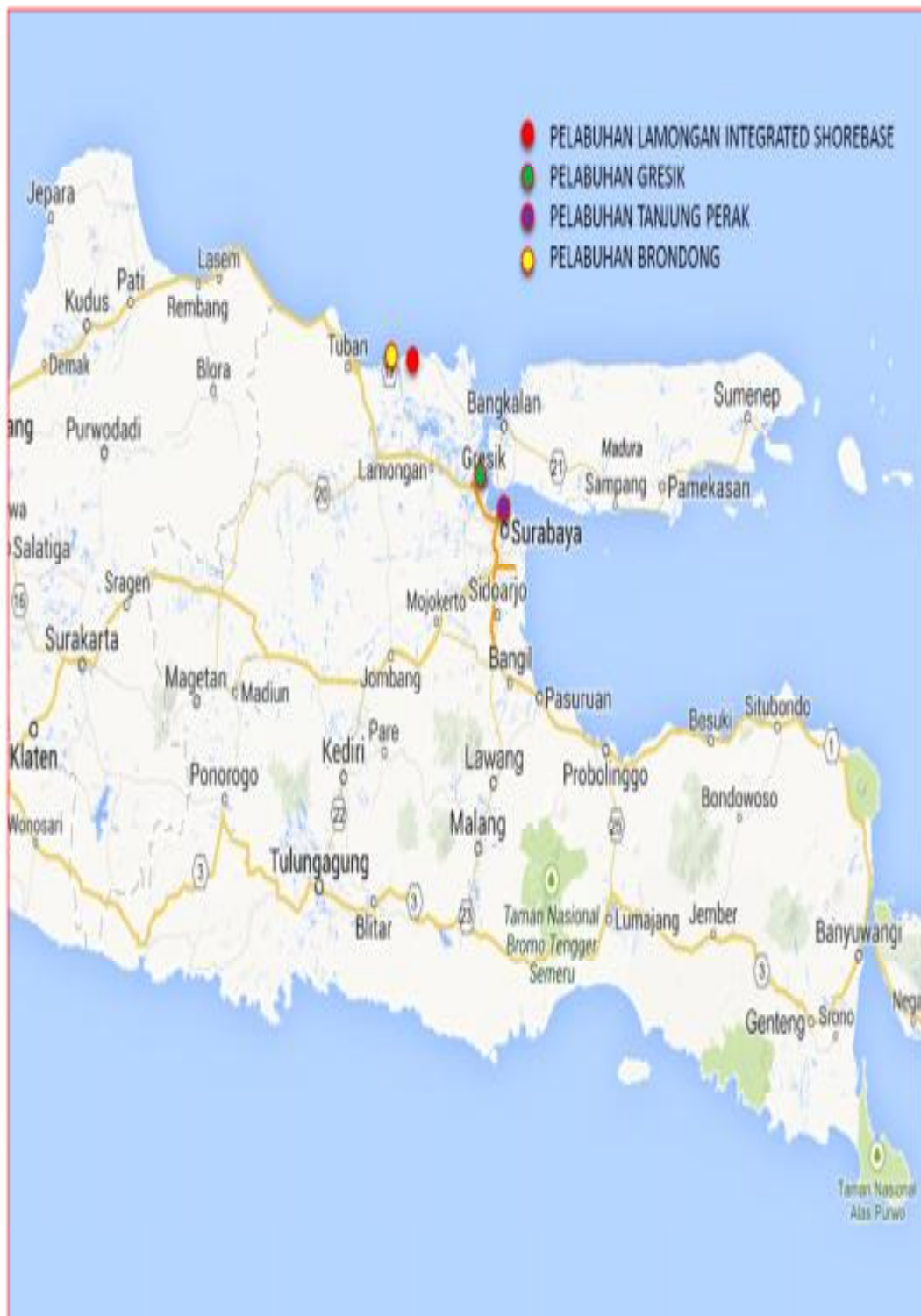
Pelabuhan :

- Pelabuhan Tanjung Pakis
- Pelabuhan Gresik
- Pelabuhan Brondong

Upacara Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan berada di kawasan Unit Penyelenggara Pelabuhan Brondong dan dalam penanganannya operasional yang ada berbagai hal terkait dengan keamanan dan keselamatan pelayanan telah berjalan dan dilaksanakan dengan baik.

Pelabuhan yang ada di sekitar terminal umum Tanjung Pakis Lamongan dapat dilihat pada Gambar III.7 di bawah.





Gambar 3.2 Pelabuhan Gresik Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan



## BAB IV. RENCANA PENGEMBANGAN PELABUHAN

### IV.1. PENGEMBANGAN PELABUHAN

fasilitas yang berorientasi Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan sebagai fasilitas yang disediakan untuk menunjang aktivitas dan kebutuhan logistik dalam khususnya pada kegiatan pengangkutan minyak mentah dari area pengilangan ekspansi juga kegiatan eksplorasi tambuh. Fasilitas ini disediakan untuk mendukung industri perminyakan karena kegiatan usaha ini berbeda-beda dengan kegiatan industri lain maupun kegiatan kapalabuhannya pada umumnya. Ciri khasnya berupa campuran antara kegiatan penanganan muatan general cargo berupa pipa-pipa, kemasan logistik operasional lepas pantai baik bahan makanan maupun bahan kebutuhan pengabaran, ada pula muatan curah kering maupun cair (non-minyak BBM). Disamping itu kebutuhan untuk keselamatan operasional dari seluruh kegiatan yang dilaksanakan juga sangat diperlukan.

Pengembangan Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan akan disesuaikan dengan kebijakan pemerintah akan pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 10/11 Tahun 2012 tentang Penerapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dan berdasarkan luasnya Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan sama dengan 20% daripada Pelabuhan Perguruan Regional dan akan tahun berikutnya akan berkembang menjadi Pelabuhan Bergroup dan akan berdasarkan Surat Rekomendasi dari:

- Surat Jalur Lamongan No. 51/2014/10/2014 tentang Rekomendasi Persewaan Ekstensi Harard Pelabuhan Lamongan Shorebase tanggal 18 Maret 2014
- Surat Subamur Lamongan No. 10/2014/02/2014 tentang Rekomendasi Persewaan Ekstensi Harard Pelabuhan Lamongan Shorebase tanggal 14 April 2014
- Surat KUPP Berdorong No. 10/2014/11/2014 tentang Rekomendasi Harard Pelabuhan TT Lamongan Ekstensi Shorebase tanggal 19 Mei 2014

berdasarkan pembangan pemertanian tersebut maka terminal umum Tanjung Pakis Lamongan akan dikembangkan dalam 3 (tiga) tahapan pengembangan yaitu:

Pengembangan Jangka Pendek (2015 – 2019)

Pengembangan Jangka Menengah (2015 – 2024)

Pengembangan Jangka Panjang (2015 – 2034)

Rencana pengembangan Jangka Pendek Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan diprioritaskan untuk peningkatan operasional pelabuhan yang didasarkan pada kontrak kerja jangka pendek beberapa tahun yang memiliki dampak signifikan terhadap kebutuhan infrastruktur pelabuhan. Pengembangan jangka pendek dilakukan dengan pembangunan dan pengembangan kawasan pelabuhan khususnya di bagian timur dengan membangun jaly car we arisan pelabuhan dan zona curah kering dan pengembangan kolam pelabuhan.

Rencana pengembangan Jangka Menengah akan dilaksanakan untuk meningkatkan layanan pemeliharaan serta meningkatkan sarana pengembangan kawasan yang akan di hirjang oleh

Kawasan tersebut diberikan prioritas sebagai kebutuhan. Sehingga pengembangan tersebut menjadi dasar utama dalam rencana pengembangan pelabuhan di sisi barat dengan pembangunan fasilitas pelabuhan peti kemas dan curah serta fasilitas penunjang lain yang akan disesuaikan dengan sistem eksterior area pelabuhan.

Rencana ini rencana pengembangan jangka panjang yang akan dilakukan pembangunan Zona Kargo dengan mengoptimalkan dan meningkatkan jangka menengah untuk fasilitas baru yang berkaitan dengan pembangunan baik secara finansial maupun konservasi telah direvisikan secara pembangunan jangka pendek dan menengah.

Rencana pengembangan terminal umum Tanjung Pakis Lamongan berdasarkan pertimbangan capaian dan pada masa di bawah:

Tabel IV.1. Rencana Pengembangan Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan

No	Unitas Program Pengembangan	Satuan	Eksisting	Tahapan Pengembangan		
				Jangka Pendek (2015-2019)	Jangka Menengah (2015-2024)	Jangka Panjang (2015-2034)
1	Demag/Lehy	M <sup>2</sup>	7.500	89.700	152880	194400
2	Tranda	M <sup>2</sup>	1.125	2.055	2055	91000
3	Crane way	M	1.100	1.900	1.900	1.100
4	Baywater	M <sup>2</sup>	400	400	400	450
5	Warehouse (Shenka, cakoon & bonded)	M	22.500	27.500	3.000	31.500
6	Lapangan Penurunan/Storage/On					
6	Yard/On/Storage	M	1.250.000	1.250.000	1.250.000	1.250.000
7	Hot Cold Facility	M <sup>2</sup>	4.000	4.000	4.000	4.000
8	Area Dukungan Office	M	1.000	1.000	900	900
9	Service Point House	M <sup>2</sup>	700	700	700	700
10	RD Water treatment	M	1.000	1.000	1.000	1.000
11	Jembatan Timbang	M	3.400	3.400	3.400	3.400
12	Facility Penjualan Gas	M <sup>2</sup>	1.000	2.000	9.000	3.000
13	Operational	M <sup>2</sup>		7.500	18.000	18.000
<b>TOTAL AREA PENGEMBANGAN</b>				<b>1.316.225</b>	<b>1.413.055</b>	<b>1.532.935</b>

Dibandingkan rencana pengembangan yang umumnya diberikan oleh kontraktor dan konsultan bersama dengan pihak pelabuhan dan berdasarkan analisa kebutuhan pelayanan maritim di sekitar kawasan pelabuhan, maka dikembangkan secara pengembangan terhadap ekspansi fasilitas di Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan. Pengembangan baru dalam jangka pendek yang akan dilakukan adalah pembangunan Pelabuhan esport, parkir, dan sistem luar garis untuk mendukung pengembangan pelayanan kapal yang rencananya akan direvisi sesuai dengan 14 MW serta ekstensi area yang akan diprioritaskan sebagai area dukungan pengembangan. Pemertanian



JENIS KEBUTUHAN FASILITAS	VARIABEL KEBUTUHAN PENGEMBANGAN FASILITAS	EKSISTING FASILITAS	TAMBAHAN FASILITAS BERDASARKAN ANALISA KEBUTUHAN	KETERANGAN
---------------------------	---	---------------------	--	------------

Peti Kemas

- Kontrak kapasitas ekspansi peti kemas
- Peti kemas di terminal peti kemas (DK, peti kemas X, Peti kemas 304, peti kemas 40, Peti kemas 400)
- Luas peti kemas dan kapal
- Rencana YCR yang direvisi

Pengembangan area peti kemas dan area penampung peti kemas

- Dalam jangka pendek sekitar 200.000 m<sup>2</sup> untuk peti kemas dan area penampung peti kemas
- Dalam jangka menengah sekitar 400.000 m<sup>2</sup> untuk peti kemas dan area penampung peti kemas
- Dalam jangka panjang sekitar 600.000 m<sup>2</sup> untuk peti kemas dan area penampung peti kemas

1.1.1

Pengembangan peti kemas

JENIS KEBUTUHAN FASILITAS	VARIABEL KEBUTUHAN PENGEMBANGAN FASILITAS	EKSISTING FASILITAS	TAMBAHAN FASILITAS BERDASARKAN ANALISA KEBUTUHAN	KETERANGAN
---------------------------	---	---------------------	--	------------

Desain dengan aspek finansial dan operasional

Berdasarkan analisa pengembangan serta merujuk peraturan jalinan mustar maka skenario pengembangan sebagai berikut:

Rencana pengembangan fasilitas petak dan penampung es, caran dan jangka pendek menengah dan jangka menengah akan berdasar pada rencana dan program pengembangan yang akan dilakukan. Terminal umum Tanjung Paksi Lamongan meliputi hal-hal sebagai berikut:

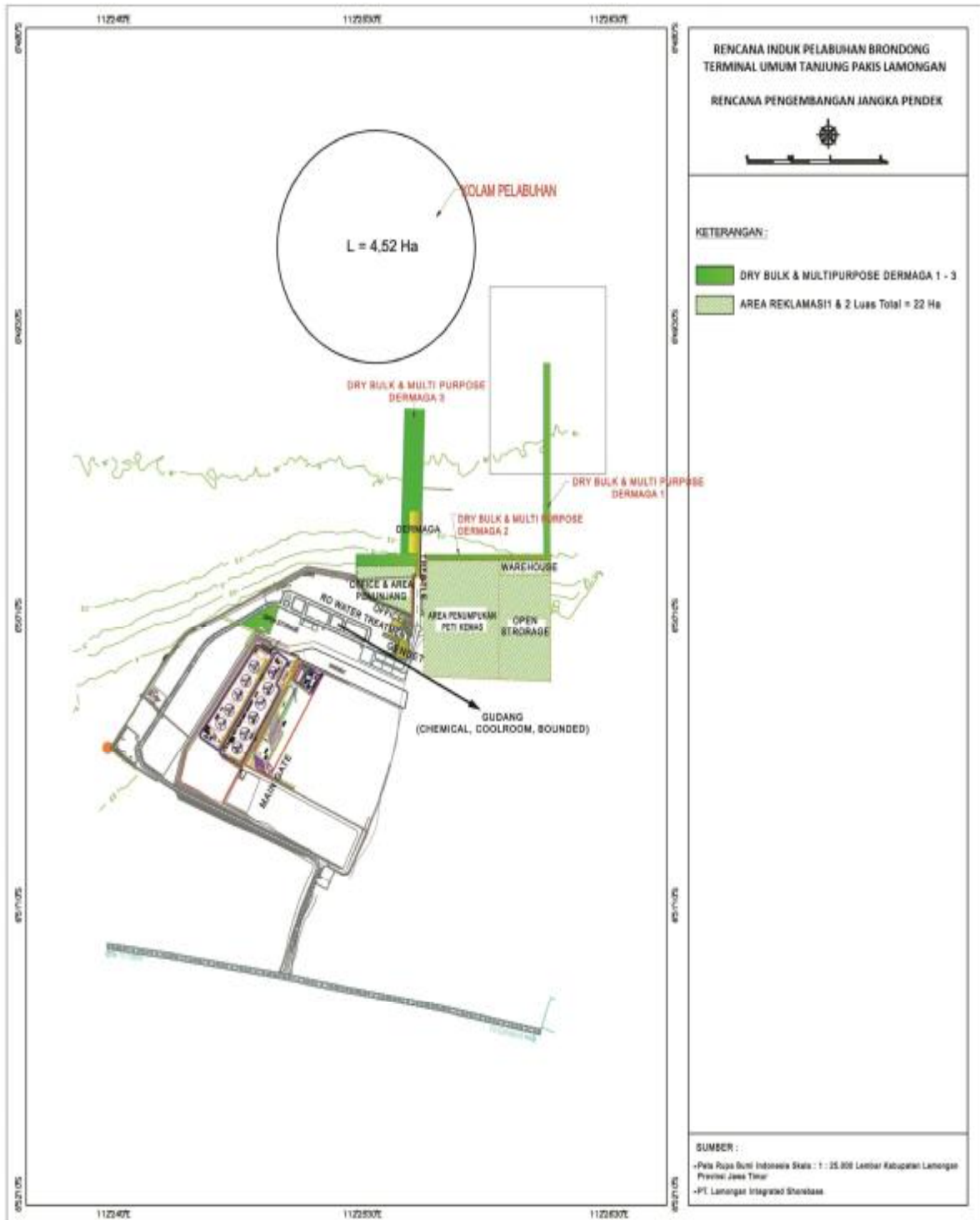
1. Pengembangan Dermaga I yang dipaparkan untuk menjamin keamanan operasional lingkungan proyek dengan konsep petak iter

Area pengembangan jangka pendek dibangun tiga demaga. Pengembangan dalam jangka pendek meliputi pembangunan demaga I (Dry Bulk dan Multipurpose) untuk ukuran kapal peti kemas dengan luasan area yaitu 14.700 m<sup>2</sup> dengan ukuran panjang 480 M dan lebar 30 M, demaga II (Dry Bulk dan Multipurpose) seluas 16.000 m<sup>2</sup> ukuran panjang 600 M dan lebar 25 M serta demaga III (Dry Bulk dan Multipurpose) dengan luasan luas total demaga Existing seluas 20.000 M<sup>2</sup>

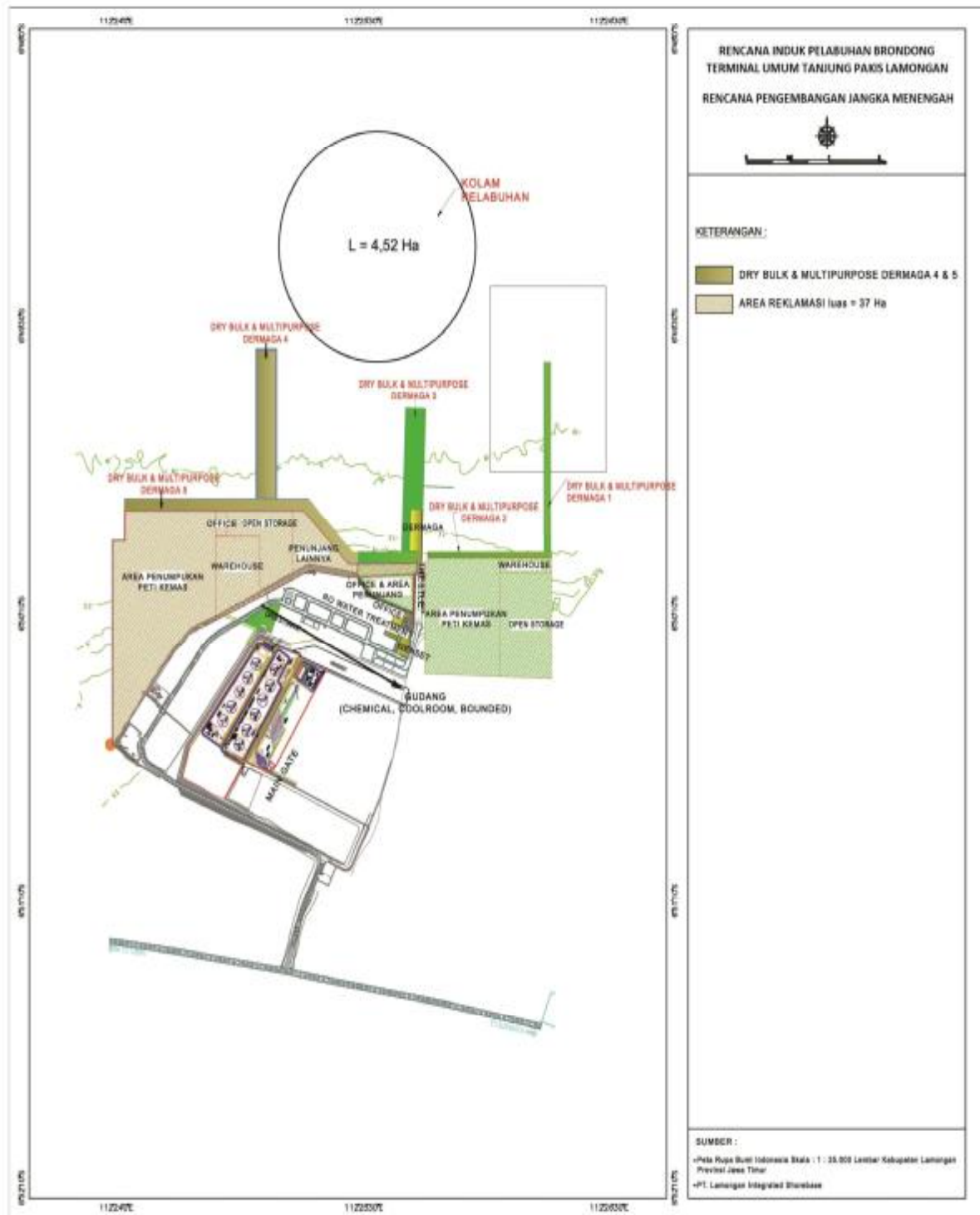
Pengembangan jangka menengah meliputi pembangunan Demaga IV dengan luas 41.800 m<sup>2</sup> dengan panjang demaga 500 m dan lebar 80 m dan demaga V (Dry Bulk dan Multipurpose) demaga mesin jety dengan luas total seluas 20.600 M<sup>2</sup> dengan dimensi panjang 1200 M dan lebar 40 M.

Pengembangan jangka panjang meliputi pembangunan Demaga demaga VI seluas untuk ukuran kapal yang berjenis kapal seluas 28.500 M<sup>2</sup> dengan dimensi panjang 510 M x 50 M, 560 M x 50 M serta 700 M x 50 M.

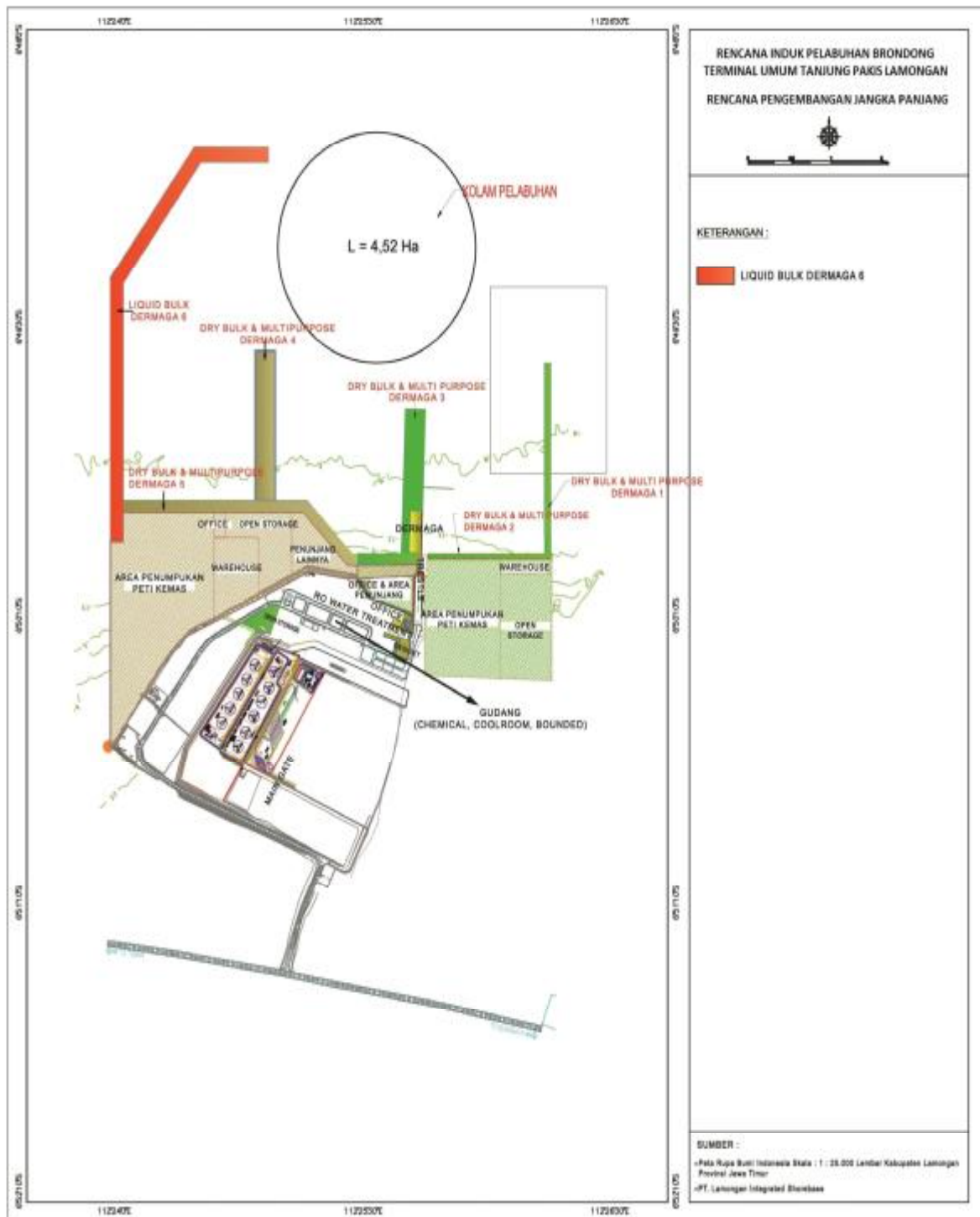
2. Pengembangan lapangan penampung peti kemas dengan cara rekonstruksi yang meliputi pengembangan jangka pendek seluas 1.000 M<sup>2</sup> dan jangka menengah seluas 22.000 M<sup>2</sup>.
3. Pengembangan area storage yang meliputi area lapangan penampung tabung yang dibenarkan lagi pengembangan tanki oli dan serta storage untuk kapal dan peti kemas. Pengembangan ini merupakan perluasan dan ekspansi lapangan yang ada yaitu 1.000.000 m<sup>2</sup> yang terdiri dari area tanki oli dan peti kemas yaitu 60.000 M<sup>2</sup> dan jangka menengah seluas 22.000 M<sup>2</sup>. Pengembangan area storage juga dilakukan dengan cara rekonstruksi.
4. Pengembangan Gudang Warehouse dengan luasan Existing 22.500 m<sup>2</sup> ditambah perluasan dalam jangka pendek yaitu 5.000 m<sup>2</sup> serta jangka menengah seluas 4.000 M<sup>2</sup>.
5. Pengembangan Area Penampung yang Existing hanya seluas 1.000 M<sup>2</sup> dan akan dikembangkan dengan konsep pembangunan tanki oli dengan penambahan Luasan dalam jangka pendek yaitu 500 m<sup>2</sup> dan jangka menengah seluas 900 M<sup>2</sup>.



Gambar IV.1. Rencana Pembangunan Jangka Pendek Terminal umum tanjung pakis Lamongan (2015-2019)



Gambar IV.2. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Terminal umum tanjung pakis Lamongan (2015-2024)



Gambar IV.3. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Terminal umum tanjung pakis Lamongan (2015-2034)



#### IV.3. RENCANA PENGEMBANGAN AREA PERAIRAN TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS LAMONGAN

Berdasarkan perhitungan dan analisis kebutuhan biaya terminal TT Lamongan Integrated Brondong maka dapat disimpulkan bahwa berdasarkan standar kebutuhan ruang perantara peabuhan dan jenis kapal yang akan dilayani maka diperlukan Luas kebutuhan ruang perantara sebagai berikut :

Tabel 4.5. Rencana Pengembangan Area Perantara Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan

NO	PENGEMBANGAN PERAIRAN	SATUAN	LUASAN PENGEMBANGAN	KETERANGAN
1	ALUR PELAYARAN	Ha	51,0	Panjang 1000 m Lebar 50m
2	AREA LABUH	Ha	29,1	
3	AREA KUDUNG-UTAH	Ha	4,30	
4	AREA KEPERLUAN DARURAT	Ha	9,05	
TOTAL AREA		Ha	93,65	

Sumber : PT LIS 2012

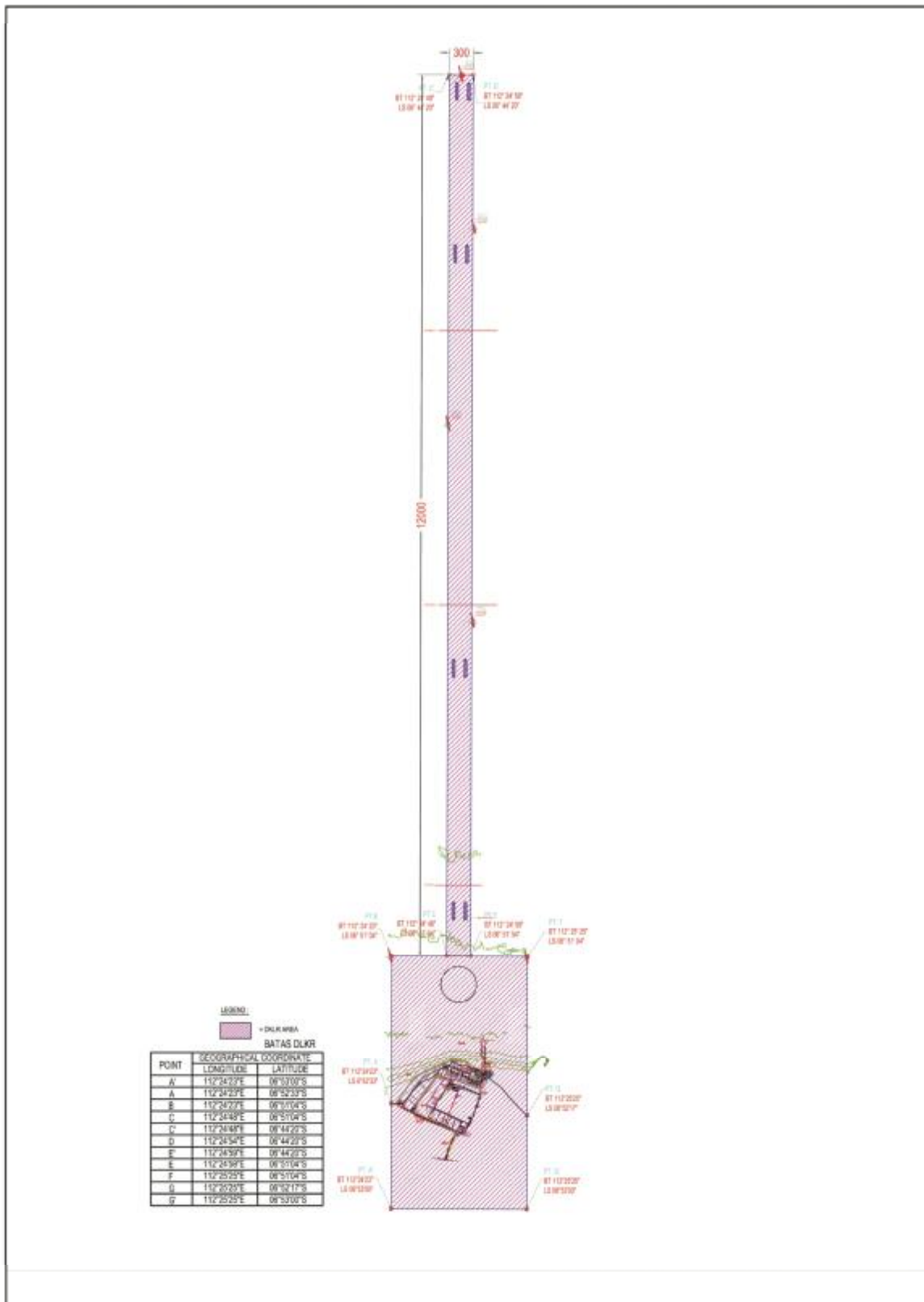
Rencana perubahan sel perantara Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan dapat dilihat pada gambar di bawah.

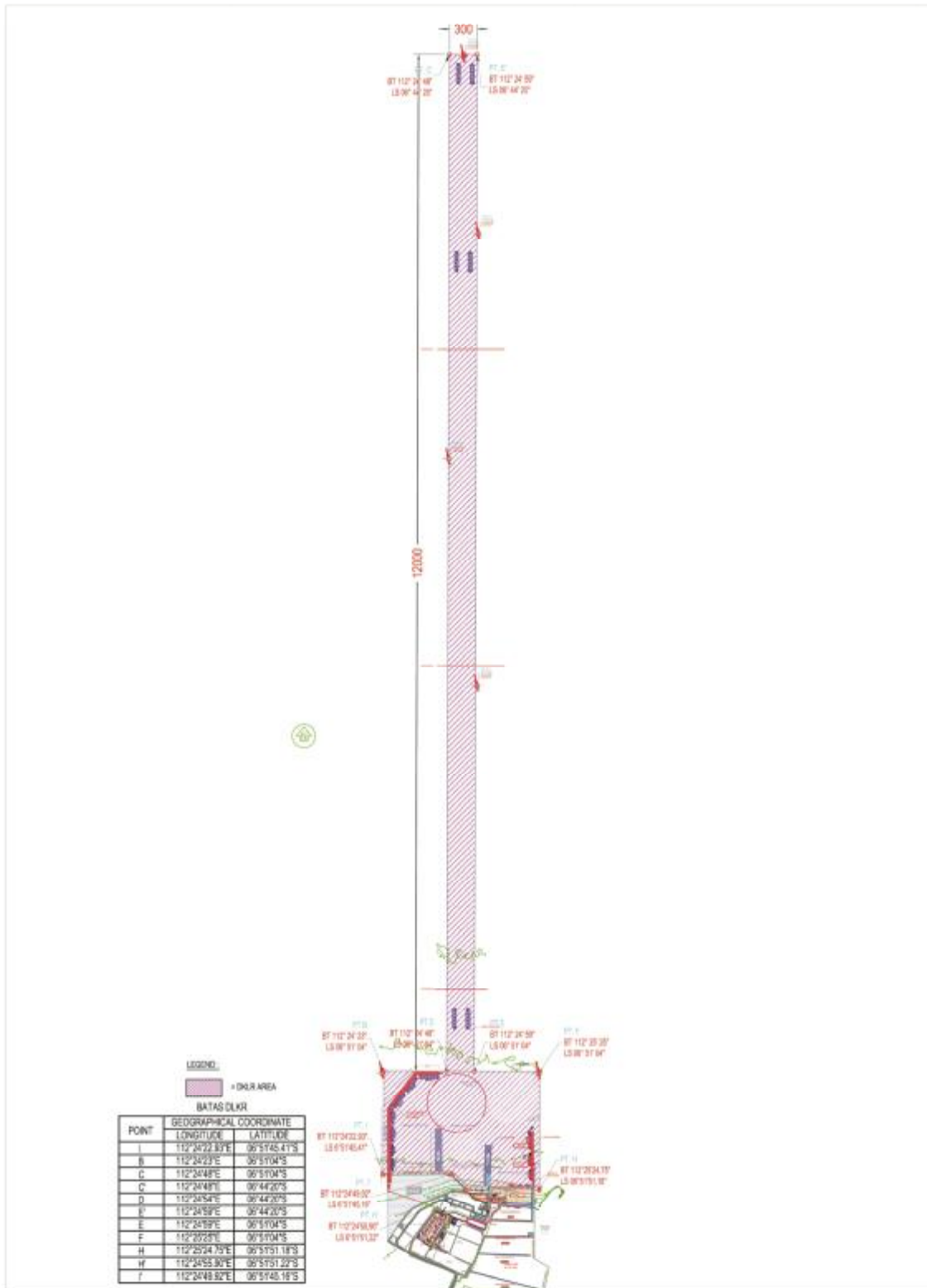
#### IV.4. RENCANA PERUNTUKAN DLK<sub>r</sub> dan DLK<sub>p</sub> TERMINAL UMUM TANJUNG PAKIS LAMONGAN

Dalam rangka menunjang operasional Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan dan menunjang aspek keamanan dan keselamatan pelabuhan maka direncanakan bentuk pengembangan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Seperti gambar Terminal umum Tanjung Pakis

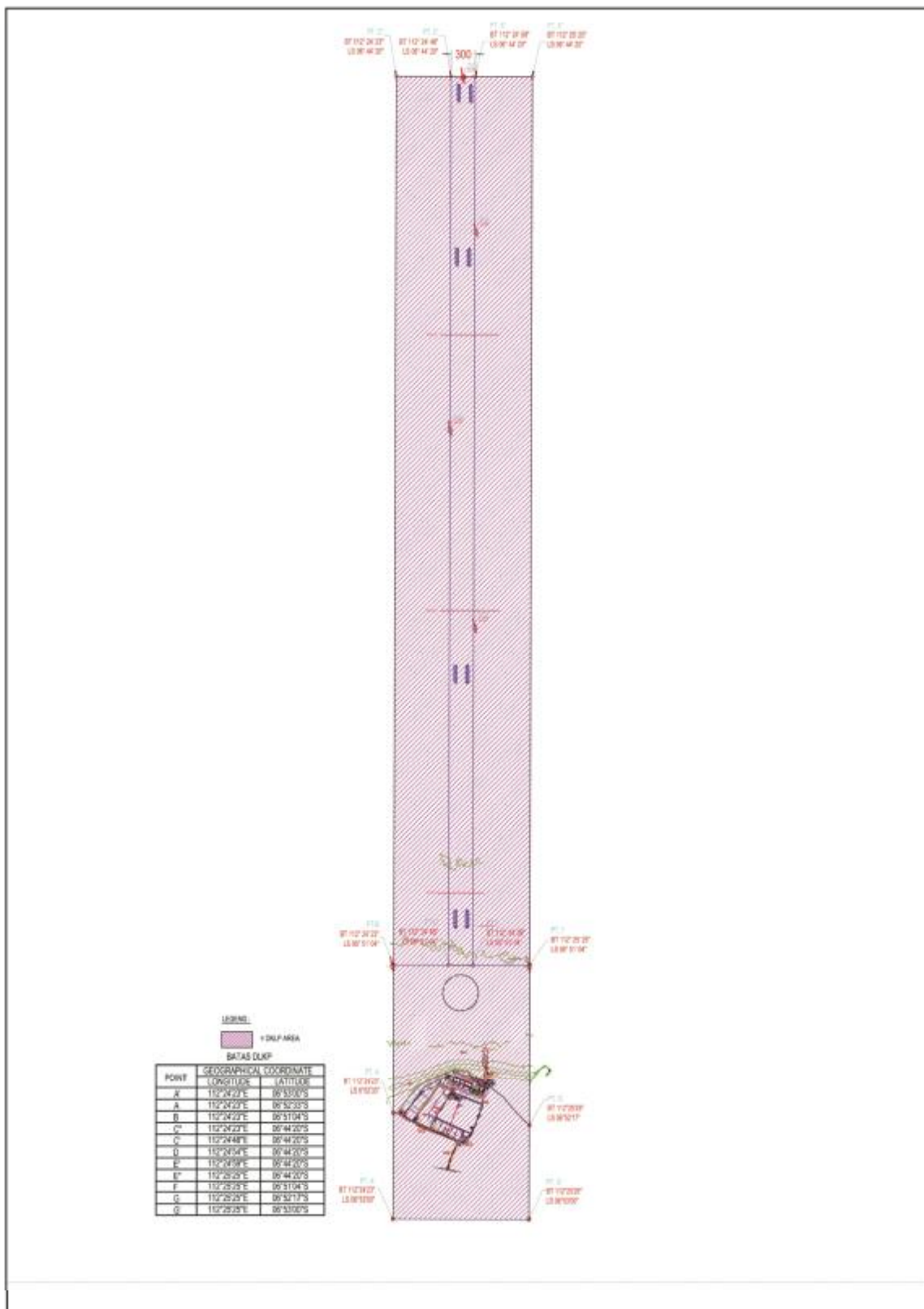
Pemertua DLK<sub>r</sub> dan DLK<sub>p</sub> dilakukan berdasarkan perhitungan yang didasarkan rencana angka panjang dan lebar kapal maksimum kapal terbesar yang akan dilayani dan perantara

Rencana DLK<sub>r</sub> dan DLK<sub>p</sub> Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan dapat dilihat pada gambar di bawah.

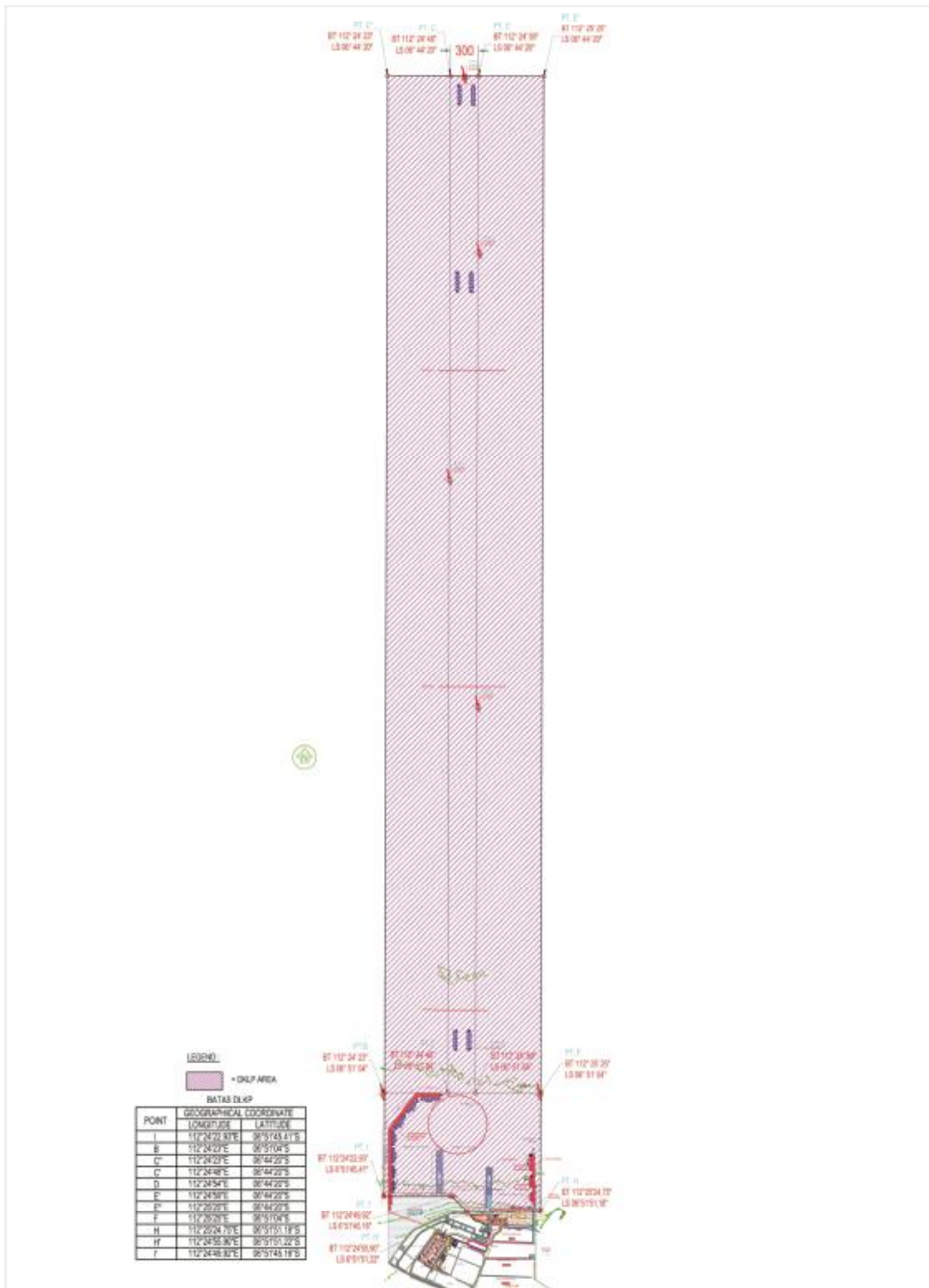




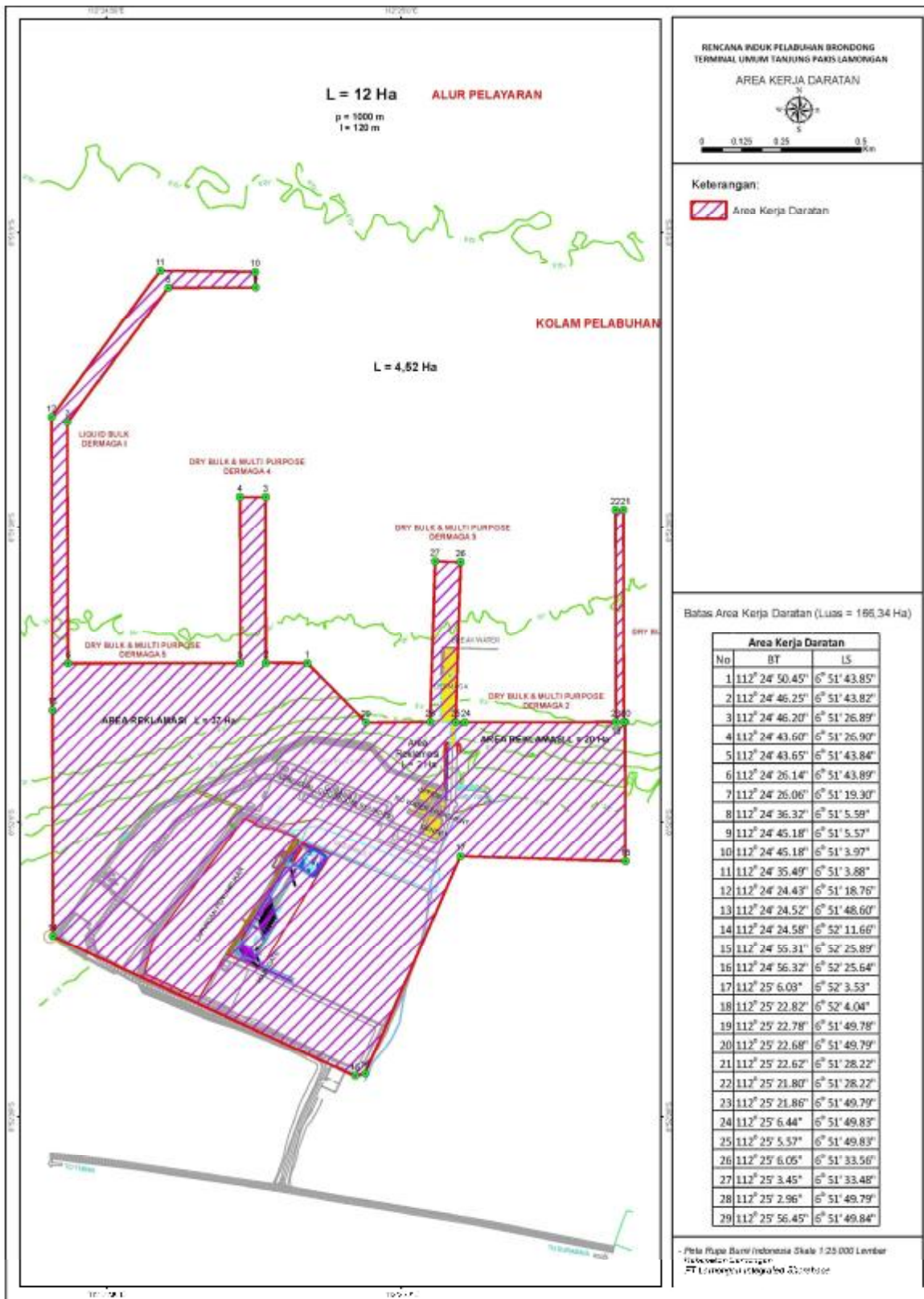
Gambar IV.5. Peta Penggunaan Wilayah Perairan Terminal umum tanjung pakis Lamongan (Future)



Gambar IV.6. Peta Batas Pengembangan Wilayah Corridor dan Perairan Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan (Fksis.jng)



Gambar IV.7. Peta Batas Pengembangan Wilayah Daratan dan Perairan Terminal umum tanjung pakis Lamongan (Future)



Gambar IV.8. Pola Batas Pengembangan Wilayah Daratan Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan

BAB V.
POKOK KAJIAN TERHADAP KEAMANAN
DAN KESELAMATAN PELAYARAN

V.1. ASPEK KESELAMATAN PELAYARAN

Dasar Undang-undang No.17 Tahun 2008 pasal 123 mengatkan bahwa Pembanguan dan Pengembangan Pelabuhan diarahkan dengan tetap memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal yang beroperasi di pelabuhan. Hal ini menunjukkan bahwa faktor keselamatan pelayaran perlu mendapat perhatian yang khusus dengan mengadopsi pedoman-pedoman yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran.

- 1) Mempertahankan kondisi dan sistem yang ada sehingga tidak ada yang terdampak
2) Panjang dan dimensi alur pelayaran
3) Mempertahankan perairan untuk Sumbat daya manusia dalam bidang safety management system (SMS-Code yang sesuai untuk IMLD
4) Mempelak sistem pemeliharaan
5) Kontrol terhadap keadaan lingkungan yang dipergunakan untuk pelayaran
6) Menerapkan keselamatan dan pemertahan lingkungan laut dengan mematuhi peraturan dan peraturan lain yang berlaku.

Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan. Dalam pengertian keselamatan pelayaran adalah hal yang meliputi 2 bagian, yaitu keselamatan kapal dan keselamatan navigasi. Keselamatan kapal secara umum keselamatan kapal yang meliputi persyaratan material, konstruksi, bangunan, pemeliharaan, permesinan, stabilitas, toleransi, serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat pemadam dan radio komunikasi kapal yang dilengkapi dengan sertifikat sebagai dokumen pemertahan dan keamanan.

Keselamatan pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan tercapainya pelayaran keselamatan dan keamanan yang maksimum dilakukan di perairan dan keselamatan kapal yang meliputi aspek-aspek keselamatan kapal yaitu semua aspek keselamatan pelayaran baik keamanan yang berada di atas kapal atau di darat (ashore) hingga pada pemertahan permesinan yang tidak membolehkan tidak beres kapal dan gaya tenaga stabil. Dengan demikian berbagai kecelakaan akibat kapal tidak dapat dicegah secara pasti, maka diperlukan tindakan pencegahan.

Regulasi yang berlaku bagi keselamatan pelayaran adalah:

- 1) Undang-undang No.17 Tahun 2008
2) ISM Code (International Ship and Port Facility Security)
3) IMLD Code (International Maritime Liability and Damage Compensation)
4) ISM Code (International Safety Management)
5) International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers tahun 1978 yang terakhir diubah pada tahun 1995
6) International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR) dalam 3 jilid
7) SOLAS (Safety of Life at Sea) 1974
8) Labor Law Convention 1926

9) Regulasi terkait lainnya.

Dalam pasal 117 ayat 1 Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang pelaksanaan ketentuan-ketentuan Undang-undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 117 ayat 1 berbunyi sebagai berikut: "Keamanan dan keselamatan pelayaran kapal dan koridor pelayaran".

Keamanan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayaran yang dilaluinya:

- 1) keselamatan kapal
2) pencegahan pencemaran dari kapal
3) pencegahan ledakan
4) pencegahan kebakaran
5) kesiapsiagaan awak kapal dan keregiatan penumpang
6) status hukum kapal
7) manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal
8) manajemen keselamatan kapal

Sebagai tambahan yang perlu ditinjau untuk keselamatan pelayaran adalah keadaan lingkungan yang berkaitan dengan aspek keselamatan pelayaran. Faktor keamanan air juga dianggap sebagai salah satu faktor untuk memeriksa sistem keselamatan pelayaran dan memastikan area air masuk dan di dalam perairan akan tetap stabil yang akan berdampak langsung ke kapal.

Area abutment berapapun area, teraca di sebelah utara dan juga pada kedalaman 10 m-LWS dengan dimensi sekitar 200 m dengan arah utara-selatan ke laut.

Reamery (Water drainage)

06° 51' 42" LS / 112° 24' 51" BT

06° 51' 49" LS / 112° 24' 58" BT

06° 51' 57" LS / 112° 24' 58" BT

06° 51' 57" LS / 112° 24' 51" BT

Reamery (Fuel tankage)

06° 51' 42" LS / 112° 25' 09" BT

06° 51' 42" LS / 112° 25' 19" BT

06° 51' 27" LS / 112° 25' 19" BT

06° 51' 27" LS / 112° 25' 09" BT

V.2. SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) adalah alat-alat elektronik yang berada di atas kapal yang digunakan untuk memonitor keselamatan dan keamanan navigasi kapal di laut atau di dalam kapal.

Dasar Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 110 menyebutkan bahwa keselamatan adalah kegiatan yang berkaitan dengan antara lain:

- 1) Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP),
2) Tindakan keselamatan pelayaran (Tindakan);
3) Hidrografi dan cuaca laut;
4) Alur dan perlintasan;
5) Bangunan atau instalasi;
6) Pemantuan;
7) Pemasangan kerangka kapal dan salvage dan atau pekerjaan bawah air (PBA).

SBNP diantaranya adalah:

- 1) Menara suar, yaitu alat penerang (lensa, lampu db) yang mampu mengeluarkan sinar dengan sifat tertentu yang dipasang diatas menara ditempatkan di sepanjang pantai atau di dalam pelabuhan, dan berfungsi sebagai tanda bagi kapal-kapal yang yang bernavigasi dan lepas pantai ke darat atau sepanjang pantai untuk memastikan tempat pendaratan, titik koreksi atau posisi kapal;
2) Rambu suar, yaitu suatu alat penerang (lensa, lampu db) yang mampu mengeluarkan sinar dengan sifat tertentu yang dipasang diatas menara atau ditabukan di dasar laut yang ditempatkan di perairan pantai-pantai atau di dalam pelabuhan, dan berfungsi memberikan informasi kepada kapal-kapal yang bernavigasi di daerah sekitarnya mengenai lokasi-lokasi di pelabuhan, posisi alur masuk dan alur keluar, tempat-tempat dangkal, lain-lain halangan di bawah air beserta alur-alur pelayaran yang aman;
3) Suar spot, adalah suatu alat penerang (lensa, lampu db) yang mengeluarkan sorot sinar tak berputar, dipasang di atas bangunan sejenis menara di sepanjang pantai atau pelabuhan yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di sekitar daerah itu akan adanya benda-benda berbahaya dengan penyinaran atas karang atau tempat-tempat dangkal yang bersangkutan;
4) Suar penuntun (leading light), yaitu suatu alat penerang (lensa, lampu db) yang mampu memberikan penerangan dengan sifat sinar tertentu, dipasang diatas bangunan sejenis menara di dalam pelabuhan atau selat yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di alur-alur pelayaran yang sulit dan sempit di pelabuhan atau selat;
5) Suar pengarah, yaitu suatu alat penerang yang mampu sekaligus memberikan tiga jenis sinar yang berbeda dengan ciri tertentu. Dipasang diatas bangunan sejenis menara di dalam pelabuhan atau selat yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di alur-alur pelayaran yang sulit dan sempit dengan sinar putih ditengah diapit oleh sinar hijau dan sinar merah;
6) Stasiun rambu radio gelombang menengah, yaitu perlengkapan radio (transmitter, antena dan lain-lain) untuk menyiarkan sinyal-sinyal (gelombang menengah) agar kapal-kapal yang dilengkapi dengan pancaran arah radio dapat memanfaatkan pancaran sinyal tersebut untuk komunikasi pelayaran.

SBNP merupakan fasilitas keselamatan pelayaran yang melindungi kapal untuk berlayar dengan selamat dalam memonitor posisi kapal mengenai waktu kapal yang berada dan mengahiri pada berbagai keadaan pelayaran yang baik, sehingga SBNP tidak hanya

digunakan untuk transportasi laut namun juga digunakan untuk pembangunan kelanjutan dan perbaikan.

Demikian uraian tentang pelaksanaan pembangunan sistem keselamatan pelayaran (Safety Management System) dan keselamatan pelayaran (Safety of Life at Sea) yang akan dilaksanakan di Terminal Umum Tanjung Paks Lamongan.

Terminal umum Tanjung Paks Lamongan membangun mooring buoy pada posisi koordinat sebagai berikut:

No. 1 Position 06° 51,741' LS / 112° 24,848' BT

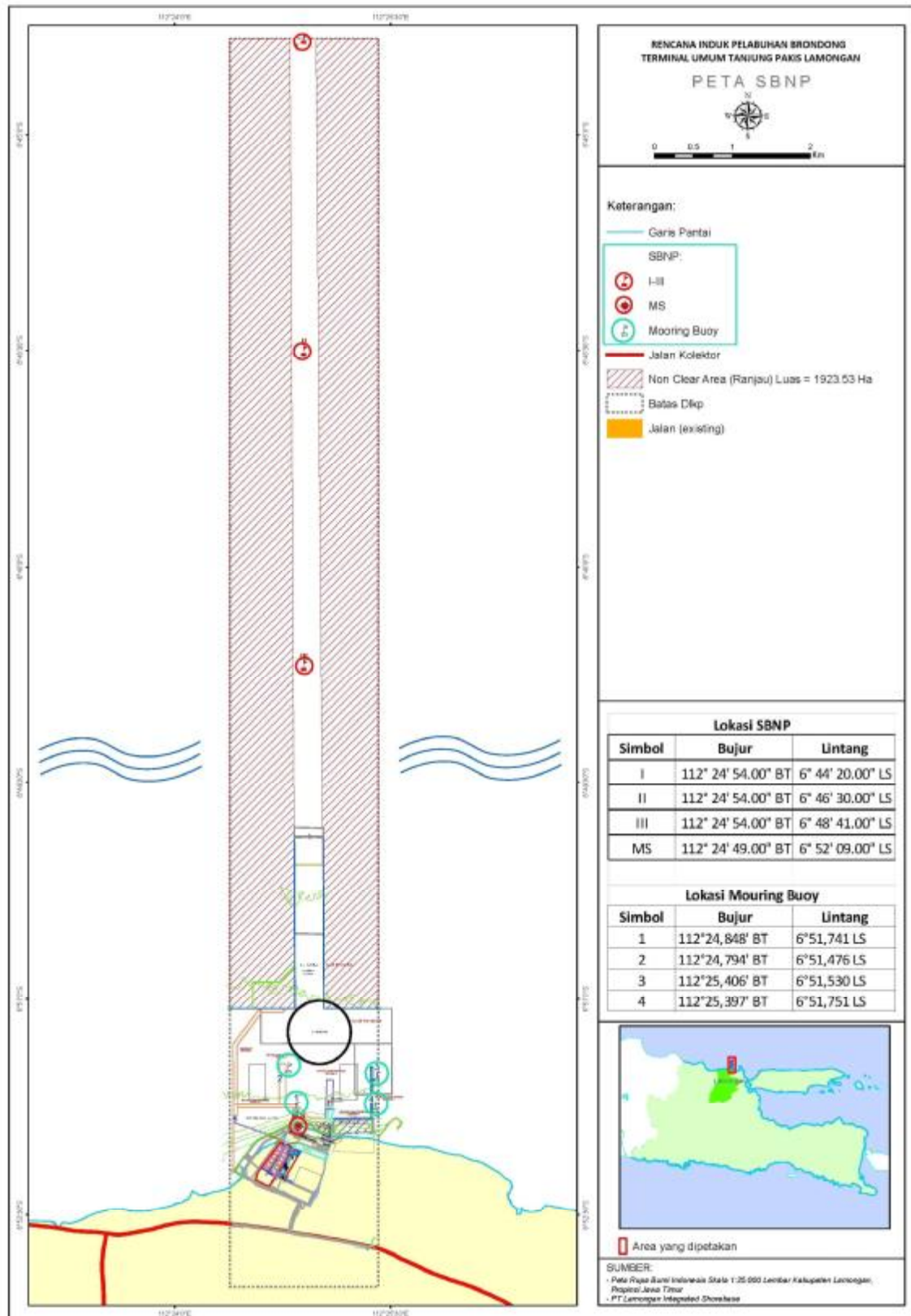
No. 2 Position 06° 51,478' LS / 112° 24,734' BT

No. 3 Position 06° 51,530' LS / 112° 25,406' BT

No. 4 Position 06° 51,751' LS / 112° 25,397' BT



Gambar V.1. Penempatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (Mooring Buoy) Terminal umum Tanjung Paks Lamongan



Gambar V.2. Peta Lokasi SBNP di Area Terminal umum Tanjung Pakis Lamongan



## BAB VI. POKOK KAJIAN TERHADAP LINGKUNGAN

### VI.1. PENGELOLAAN LIMBAH

Jumlah air yang dihasilkan kegiatan ekspansi Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan adalah kotubuh air bersih sebesar 32 m<sup>3</sup>/hari, jumlah air limbah domestik berasal dari 70% dari kotubuh air bersih untuk kegiatan tersebut adalah yaitu:

70% x 32 m<sup>3</sup>/hari = 22,4 m<sup>3</sup>/hari

laci kotubuh air bersih yang digunakan adalah:

32 m<sup>3</sup>/hari - 22,4 m<sup>3</sup>/hari = 9,6 m<sup>3</sup>/hari.

40 limbah rumah tangga (m<sup>3</sup>/hari) limbah WC dan air limbah dari air lukas kamar mandi. Untuk air limbah dari WC akan disalurkan ke dalam septo tank.

Limbah air yang dihasilkan kegiatan ekspansi yang berasal dari kamar mandi. Sehingga limbah air dari kapal tersebut dikategorikan limbah B3. Pengelolaan limbah air kapal yang berlokasi di Kawasan Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan dikelola sama dengan pihak ketiga yang memiliki pengalihan limbah B3.

Jumlah padat domestik yang dihasilkan pada kegiatan konstruksi dan operasi Pengelolaan Kawasan Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan adalah sebagai berikut: plastik, kardus, kertas, sisa makanan dan limbah di lapangan, benda logam sampah yang terbuat dari plastik, limbah padat domestik yang dibuang ke tempat sampah, sampah disebarkan secara berkala dan dilakukan pengangkutan rutin. Tempat Pemrosesan Akhir (TPA).

Pada kegiatan pengoperasian kawasan Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan berakumulasi menghasilkan limbah B3 berupa limbah oli bekas, oli bekas, baterai, dan majun bekas, sudge dari pemeliharaan kapal, sisa cat, limbah gas, dan limbah. Pengelolaan limbah B3 dilakukan dengan cara dimampatkan dalam kontainer sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku untuk kemudian diirim ke tempat pengolahan limbah B3.

### VI.2. RENCANA PENGELOLAAN DAN PEMANTAUAN LINGKUNGAN

Rencana pengelolaan dan pemantauan lingkungan merupakan seperangkat rencana, kebijakan dan pemantauan lingkungan yang upaya pengujian, pemantauan dan pengendalian dampak negatif serta pemantauan dampak positif. Kegiatan pengembangannya Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan dengan pengelolaan lingkungan mencakup dua aspek yang tidak terpisahkan dan saling berkaitan, yaitu: upaya untuk mengelola lingkungan yang rangka pengembangan pelabuhan adalah dilakukan melalui pendekatan teknologi, pembangunan ekonomi dan sosial budaya, serta pendekatan keberlanjutan.

Pendekatan teknologi menerapkan teknologi yang efisien dan sesuai dengan karakteristik dampak yang timbul agar tidak mengganggu aktivitas yang berlangsung di

dalam kebijaksanaan pembangunan berkeadilan lingkungan. Teknologi yang diterapkan dalam pengelolaan lingkungan kegiatan pengembangan Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan adalah:

- 1) Penerapan kualitas udara kelas II, dilakukan dengan seaman mungkin yang sesuai dengan karakteristik lokasi tersebut. Seperti, operasi pemukiman akan juga dapat mengurangi dampak pencemaran kebisingan dan juga dapat memanfaatkan nilai estetika lingkungan.
- 2) Untuk menjaga keindahan yang hijau di sekitar kawasan Terminal Umum Tanjung Pakis Lamongan dilakukan penanaman alat, diadakan terasap dan penanaman. Pengalihan atau pemanfaatan energi ini dilakukan sesuai dengan syarat pemanfaatan air pelayaran dan juga disesuaikan dengan kondisi setiap pelabuhan.
- 3) Usaha mengurangi timbulnya banjir dengan alat air hujan (juga dilakukan dengan pembuangan pembuangan dengan sistem drainase yang baik untuk menghindari terjadinya banjir terutama di kawasan pemukiman.
- 4) Pembenahan sarana keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) kepada karyawan dalam bentuk apron kerja, sarung panjang dan masker serta melakukan check up kesehatan kepada karyawan setiap 6 bulan sekali untuk mengetahui tingkat operasi pemukiman.
- 5) Di daerah kapal disamping digunakan sebagai angkutan di sektor perikanan.

Pendekatan sosial budaya dalam pengembangan suatu dampak lingkungan perlu memperhatikan beberapa hal yaitu:

- 1) Mengutamakan pengujian tenaga kerja setempat sesuai syarat keahlian dan keterampilan yang dimiliki.
- 2) Memberikan upah yang layak sesuai dengan peraturan perundang-undangan tentang upah dan gaji karyawan.
- 3) Berjasama dengan pemerintah daerah setempat dalam pemecatan berbagai masalah yang timbul antara lain biaya tenaga kerja, masalah pemukiman lokal dan sebagainya (khususnya perikanan).
- 4) Melaksanakan program Corporate Social Responsibility yaitu:
  - a) Membantu dan bekerja sama masyarakat lokal dengan orkestrasi relawan lokal yang jumlahnya tidak dapat melaki karena tidak memantapkan sendiri. Misalnya, bantuan tenaga pengajaran hasil lapangan, pemukiman, dan pemukiman serta pembangunan sarana.
  - b) Program pengembangan sarana prasarana pendidikan dasar yaitu pembangunan gedung sekolah dan sarana-sarana pendidikan.
  - c) Pengembangan sumber daya manusia yang diadakan bagi anak-anak nelayan dan masyarakat sekitar yang tidak mampu untuk melanjutkan pendidikan ke SMP, SMA, dan Perguruan Tinggi.
  - d) Program kesehatan, seperti bantuan kesehatan tenaga medis/pemeriksah dari perusahaan yang bekerjasama dengan Dinas Kesehatan Kabupaten Lamongan. Program adang kesehatan juga dapat membantu pengembangan sarana kesehatan, seperti perawatan ambulans untuk Puskesmas pembantu. Selain itu, secara mandiri perusahaan dapat mendapatkan pengobatan dan pemeliharaan kesehatan secara gratis.
  - e) Pemeliharaan prasarana umum multidisiplin seperti jalan, rumah.
  - f) Program pengembangan prasarana umum seperti perbaikan jalan aspal, balai desa dan lain-lain.



Tabel VI.1. Matriks Upaya Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Terminal umum tanjung pakis Lamongan

Jenis dampak	Sumber dampak	Tolok ukur	Tujuan RKL	RKL	Lokasi Pengelolaan	Periode Pengelolaan	Institusi Pengelolaan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
<b>Tahap Pra-Konstruksi</b>									
a. Persewa masyarakat	Agiatan sosialisasi dan penerimaan tenaga kerja	> 90% persewa masyarakat berkecil profit	Memperkenalkan persewa masyarakat yang positif dan mengubah persewa masyarakat yang negatif menjadi positif	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan sosialisasi kepada rencana kegiatan pengembangan dan ketahanan tenaga kerja kepada masyarakat, terutama secara langsung</li> <li>Mengembangkan kecerdasan kerja dan keahlian tingkat kepada persewa berkecil, sesuai dengan kemampuan dan tingkat keterampilan</li> <li>Mendukung peluang usaha, terutama di sektor informal lagi "daya kecil selangkah"</li> </ul>	Di sekitar lokasi proyek	Tahap pra-konstruksi	PT Lamongan Integritas Sumbawa	DJH Kabupaten Lamongan	DJH Kabupaten Lamongan & BPH Provinsi Jawa Timur
<b>Tahap Konstruksi</b>									
a. Perbaikan kualitas udara dan peningkatan kesetiaan	Agiatan pembangunan, pelaksanaan serta pemeliharaan kandungan dan stabilitas	> Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Udara dan Keputusan Menteri L - No. 18 Tahun 1999 tentang Rambu-rambu Kesetiaan	Menjaga kualitas udara dan ketahanan sosial dengan baik, mulai dari tingkat proyek	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan penyiraman pada ekspansi dan pada lokasi lokasi galat-limbah</li> <li>Menggunakan kendaraan berlabel yang layak operasi dan lulus uji emisi</li> </ul>	Lokasi proyek dan ekspansi yang dikelilingi	Sebelum lahan konstruksi	PT Lamongan Integritas Sumbawa	BPH Kabupaten Lamongan	BPH Kabupaten Lamongan & DJH Provinsi Jawa Timur
b. Dampak kegiatan pemrosesan bahan terhadap kualitas lingkungan	Aktivitas pengangkutan bahan-bahan sehingga terdapat gangguan terhadap lingkungan	> Peraturan Menteri L - No. 18 Tahun 1999 tentang Rambu-rambu Kesetiaan > Peraturan Menteri L - No. 18 Tahun 1999 tentang Rambu-rambu Kesetiaan	Menjaga ketahanan lingkungan dan ketahanan sosial dengan baik, mulai dari tingkat proyek	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mengurangi risiko masalah kesehatan dengan pembatasan waktu, sebagai pembatasan awal pelaksanaan kegiatan konstruksi</li> <li>Membuat rekayasa topografi untuk mengurangi dampak</li> </ul>	Lokasi proyek dan seluruh di sekitarnya	Sebelum lahan konstruksi	PT Lamongan Integritas Sumbawa	BPH Kabupaten Lamongan	BPH Kabupaten Lamongan & BPH Provinsi Jawa Timur
c. Perbaikan kesehatan masyarakat (sewa)	Aktivitas konstruksi pengembangan pekerjaan	> Jumlah persewa yang terkena penyakit ISPA > Jumlah persewa yang terkena tidak ada > Jumlah persewa yang terkena penyakit saluran pernafasan > Indeks insiden penyakit tersebut di atas	Menjaga kesehatan persewa dan persewa yang terkena penyakit ISPA, terutama dengan semua pemantauan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memberikan pelayanan kepada persewa, terutama kepada para persewa yang terkena penyakit ISPA, terutama dengan semua pemantauan</li> <li>Mengadakan pelayanan kesehatan yang cepat dengan sumber daya</li> <li>Mengadakan orkesinambungan dengan semua bagi persewa</li> </ul>	Di lokasi proyek dan sekitarnya	Tahap konstruksi	PT Lamongan Integritas Sumbawa	DJH Kabupaten Lamongan	DJH Kabupaten Lamongan & BPH Provinsi Jawa Timur

Jenis dampak	Sumber dampak	Tolok ukur	Tujuan RKL	RKL	Lokasi Pengelolaan	Periode Pengelolaan	Institusi Pengelolaan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Fasilitas standar klinik</li> <li>➢ Rasio pasien tenaga medis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Meningkatkan pelayanan kesehatan dengan pemeliharaan sarana dan prasarana tenaga kesehatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Pemeliharaan sarana kesehatan (klinik) yang sudah ada</li> <li>➢ Instalasi tenaga klinik dengan memperhatikan kebutuhan bagi masyarakat sekitar</li> <li>➢ Peningkatan sarana dan prasarana tenaga kesehatan</li> </ul>					
<p>Terpap Operasi</p> <p>a. Dampak terhadap kualitas udara dan kebisingan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Pengawasan nilai batas kandungan dan kebisingan</li> </ul>	<p>TP No. 41 Th. 1989</p>	<p>Membertahankan kualitas udara di dalam dan sekitar tapak proyek agar tidak erosi dan berlumpur.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Tanaman pohon berbunga berdaun lebar, di sekitar tapak proyek dan area peletonan dengan jarak tanam 5 m.</li> <li>➢ Penyediaan jalur di dalam kawasan peletonan</li> <li>➢ Penggantian alat berat dan kendaraan yang layak pakai dan tidak berisik</li> </ul>	<p>Area terminal umum Tanjung Pakis</p>	<p>Selama tahap operasi</p>	<p>PT Lamongan Integritas Berkeadilan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ B1 - Kabupaten Lamongan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ B1 - Kabupaten Lamongan</li> <li>➢ B1 - Provinsi Jawa Timur</li> </ul>
<p>b. Dampak terhadap kualitas air</p>	<p>Operasional pemukiman</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Komor LK-11 Tahun 2004 tentang baku mutu air la.1</li> <li>➢ PP No. 87 Tahun 2007 tentang pemeliharaan kualitas air dan pencemaran perairan</li> </ul>	<p>Membertahankan kualitas air di basin pascatan selat tapak proyek agar sesuai dengan baku mutu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Limbah diolah secara biologis dan kimia, baik melalui instalasi pengolahan air limbah yang sesuai dengan persyaratan dan ketentuan lokasi yang telah ditetapkan untuk pelaksanaan konstruksi prakonstruksi yang mampu meningkatkan mutu air</li> <li>➢ Pemantauan Standard Operational Procedure (SOP) untuk mencegah kebocoran minyak</li> <li>➢ Di sekitar proyek berdekatan dengan lingkungan masyarakat melakukan sosialisasi dan edukasi</li> <li>➢ Limbah cair domestik diolah melalui instalasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokasi yang meliputi: basin, Imbar R0</li> <li>• Area pemukiman di sekitar Terminal Umum Tanjung Pakis</li> </ul>	<p>Selama tahap operasi berlangsung</p>	<p>PT Lamongan Integritas Berkeadilan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ B1 - Kabupaten Lamongan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ B1 - Kabupaten Lamongan</li> <li>➢ B1 - Provinsi Jawa Timur</li> </ul>
<p>a. Gangguan terhadap kelancaran pelayanan pelayaran dan keselamatan</p>	<p>Operasional terminal umum Tanjung Pakis</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Ketentuan mengenai pemisahan di sekitar terminal umum Tanjung Pakis</li> <li>➢ Ketentuan mengenai jalur arus monopulsi</li> </ul>	<p>Mencegah agar arus lalu lintas baik di perairan maupun daratan tidak terganggu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Monev pengelolaan terhadap lalu lintas perairan dilakukan dengan cara: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monev arus dan pengoperasian Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNF)</li> <li>• Pengawasan sarana komunikasi pelayaran</li> <li>• Koordinasi dengan instansi terkait dalam rangka pemertanian wilayah perairan dan keselamatan</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Area perairan di depan terminal umum Tanjung Pakis</li> </ul>	<p>Selama tahap operasi</p>	<p>PT Lamongan Integritas Berkeadilan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ B1 - Kabupaten Lamongan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ B1 - Kabupaten Lamongan</li> <li>➢ B1 - Provinsi Jawa Timur</li> </ul>

Jenis dampak	Sumber dampak	Tolok ukur	Tujuan RKL	RKL	Lokasi Pengelolaan	Periode Pengelolaan	Institusi Pengelolaan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				<ul style="list-style-type: none"> <li>keamanan</li> <li>Sosialisasi terhadap nelayan di sekitar lokasi Terminal Umum Tanjung Pakis</li> <li>Sebaiknya upaya pencegahan terhadap lalu lintas darat dilakukan dengan cara:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemadangan ramalambu dan lampu peringatan elektronik jalan masuk menuju Terminal Umum Tanjung Pakis</li> <li>• Pemempatan petugas pengatur lalu lintas di sekitar jalan masuk</li> <li>• Penyaluran tenaga dan kasapan tenaga yang akan menuju dan berangkat ke kawasan Terminal Umum Tanjung Pakis</li> <li>• Koordinasi dengan aparat instansi untuk mengahilau lalu lintas</li> </ul> </li> </ul>	umum tanjung pakis				
d. Dampak terhadap lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operasional perikanan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indeks kesigapan pemadangan dan planiran</li> <li>Jenis dan jumlah tangkapan ikan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempertahankan keseimbangan lingkungan perairan dengan ketersediaan dan perantara tetap pada kondisi yang kondusif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mengedap dampak penerapan pemadangan kualitas air</li> </ul>	Area Terminal Umum Tanjung Pakis	Selama tahun operasi	PT Lamongan Integrasia Sinarabasa	B.H. Kabupaten Lamongan	<ul style="list-style-type: none"> <li>DLI</li> <li>Kelembagaan lingkungan</li> <li>DLI</li> <li>Forum Jemaat Tua</li> </ul>
e. Dampak terhadap Sosial Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kemampuan kerja</li> <li>Peluang usaha</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jumlah pendatang dan yang bekerja di terminal umum Tanjung Pakis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meningkatkan pendapatan masyarakat dan keberlanjutan pelayanan PAKI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prioritas pelayanan tenaga kerja lokal</li> <li>Penetapan dan pembenahan kebijakan sesuai dengan Upah Minimum Provinsi (UMP) dan UMK</li> <li>Penetapan dan pembenahan upah lembur yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku</li> <li>Pembinaan keterampilan bagi karyawan</li> <li>Promosi bagi karyawan yang berprestasi (produktif)</li> <li>Pembinaan bagi usaha di sekitar terminal baik dalam pemecahan masalah manajemen usaha</li> </ul>	Di dalam dan sekitar area Terminal Umum Tanjung Pakis	Selama tahun operasi secara berkala	PT Lamongan Integrasia Sinarabasa	D.H. Kabupaten Lamongan	<ul style="list-style-type: none"> <li>DLI</li> <li>Kelembagaan lingkungan</li> <li>DLI</li> <li>Forum Jemaat Tua</li> </ul>
f. Dampak terhadap sikap & persepsi masyarakat serta kesamanan dan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sikap dan sikap masyarakat mau dan tidak kegiatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jumlah keluhan warga terhadap operasional terminal umum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membertahankan persepsi positif masyarakat dan meningkatkan persepsi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meningkatkan kesadaran terhadap rencana kegiatan pembangunan Pelabuhan PT Lamongan Integrasia</li> </ul>	di sekitar tepak proyek	Selama tahun operasi	PT Lamongan Integrasia Sinarabasa	B.H. Kabupaten Lamongan	<ul style="list-style-type: none"> <li>DLI</li> <li>Kelembagaan lingkungan</li> <li>DLI</li> </ul>

Jenis dampak	Sumber dampak	Tolok ukur	Tujuan RKL	RKL	Lokasi Pengelolaan	Periode Pengelolaan	Institusi Pengelolaan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
	keterlibatan masyarakat terhadap komponen lingkungan lainnya	terjung paksi	negatif masyarakat menjadi positif	Shorebase <ul style="list-style-type: none"> <li>Melaksanakan program Corporate Social Responsibility (CSR)</li> <li>Desain fasilitas yang ramah sosial dalam melakukan aktivitas, pelaksanaan CSR maupun penanganan masalah sosial yang terkait dengan operasional Terminal Umum Tanjung Paks</li> </ul>					Provinsi Jawa Timur
g. Dampak terhadap kearifan masyarakat	Aktivitas operasional proyek	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jumlah pekerjanya, termasuk penyedia BPPA</li> <li>Jumlah pekerjanya yang terdampak melalui media</li> <li>Frekuensi insiden penyakit-penyakit akibat insiden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mengurangi pasokan tenaga kerja sekaligus mengurangi dampak lingkungan yang terdampak, terutama bagi pekerjanya (BPPA, insiden penyakit-penyakit akibat insiden)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memastikan pemahaman pada tingkat yang terkait dengan sumber daya</li> <li>Mengadakan sosialisasi kepada masyarakat setempat</li> </ul>	Jaksa dan Sekelompok proyek	Sebelum tahun operasi	PT Lamongan Jember dan Shorebase	BH Kabupaten Lamongan	<ul style="list-style-type: none"> <li>BL - Kabupaten Lamongan</li> <li>DL - Provinsi Jawa Timur</li> </ul>
<b>Tahap Peningkatan Operasional</b>									
a. Dampak terhadap sosial ekonomi	Tambaran bujukan kerja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jumlah karyawan yang kehilangan pekerjaan dan pendapatan</li> <li>Jumlah masyarakat yang kehilangan peluang berusaha dan pendapatan</li> <li>Jumlah masyarakat yang kehilangan mata pencaharian</li> <li>Dewasa jumlah PKU kehilangan</li> </ul>	Mengurangi tingkat pengangguran dan pendapatan rumah tangga, serta pendapatan lokal regional	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembayaran yang pesangir yang layak akan minimal sesuai ketentuan yang berlaku</li> <li>Pertarakan akan menjadi sebagai pekerja yang baik</li> <li>Sebelum operasi akan dibagikan informasi kepada masyarakat mengenai keadaan karyawan</li> <li>Perencanaan program CSR terutama program insentif</li> </ul>	Jaksa dan Sekelompok proyek	Sebelum tahun operasi masih berlangsung	PT Lamongan Jember dan Shorebase	BH Kabupaten Lamongan	<ul style="list-style-type: none"> <li>BL - Kabupaten Lamongan</li> <li>DL - Provinsi Jawa Timur</li> </ul>
b. Dampak terhadap persepsi masyarakat & konditas	Tambaran bujukan kerja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jumlah masyarakat yang bersikap negatif</li> <li>Jumlah keluhan pekerja</li> <li>Jumlah gangguan konditas</li> </ul>	Memenuhi masyarakat dan mencegah gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengawasan semaksimal mungkin dapat dilakukan melalui kegiatan pengawasan</li> <li>Menyediakan kesempatan bagi masyarakat untuk berinteraksi dengan masyarakat</li> <li>Pengalihan kemampuan dan ketertarikan masyarakat</li> </ul>	Jaksa dan Sekelompok proyek	Sebelum tahun operasi masih berlangsung	PT Lamongan Jember dan Shorebase	BH Kabupaten Lamongan	<ul style="list-style-type: none"> <li>BL - Kabupaten Lamongan</li> <li>DL - Provinsi Jawa Timur</li> </ul>

Jenis dampak	Sumber dampak	Tolok ukur	Tupuan RKL	RKL	Lokasi Pengelolaan	Periode Pengelolaan	Institusi Pengelolaan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
c. Dampak terhadap ruang dan lahan	Pengelolaan eks-fasilitas & infrastruktur sekitarnya	<ul style="list-style-type: none"> <li>RTRW Tata</li> <li>Rencana fungsi bangunan</li> <li>Aspek legal</li> </ul>	Maksimalisasi fungsi ruang dan lahan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rekonstruksi bangunan sesuai rencana pemanfaatan</li> <li>Perbaikan tapak menurut rencana fungsi dan tata-tata</li> <li>Maksimalisasi akses area untuk kepentingan publik</li> </ul>	Di dalam & sekitar tapak proyek	Sejak tahap operasi berakhir	PT Lamongan Integrated Services	BLH Kabupaten Lamongan	<ul style="list-style-type: none"> <li>BLH Kabupaten Lamongan</li> <li>BLH Provinsi Jawa Timur</li> </ul>
d. Dampak terhadap keselamatan & kualitas air	Pengelolaan eks-fasilitas & infrastruktur sekitarnya	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keppres 111 No. 51 Tahun 2004</li> <li>PP No. 102 Tahun 2001</li> </ul>	Memperolehkan kualitas air di bawah standar sektoral tapak proyek agar tercapai sesuai baku mutu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rekonstruksi saluran drainase</li> <li>Rehabilitasi dengan polder yang memiliki kapasitas</li> <li>Memperluas lahan terbuka</li> </ul>	Area terminal umum Tanjung Pakis	Merentang tahap operasi berakhir	PT Lamongan Integrated Services	BLH Kabupaten Lamongan	<ul style="list-style-type: none"> <li>BLH Kabupaten Lamongan</li> <li>ELH Provinsi Jawa Timur</li> </ul>
e. Dampak terhadap Biotik Perairan	Pengelolaan eks-fasilitas & infrastruktur sekitarnya	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indeks keberagaman keanekaragaman hayati &amp; struktur</li> <li>Jenis &amp; jumlah populasi ikan</li> </ul>	Memperolehkan keseimbangan lingkungan perairan yang sudah terdampak akibat kegiatan pembangunan terminal pada kondisi yang sesuai	Mengurangi jenis dampak dari kerusakan dampak kualitas air, memelihara ekosistem perairan, dan memelihara ekosistem perairan yang sudah terdampak akibat kegiatan pembangunan terminal pada kondisi yang sesuai	Di area terminal umum Tanjung Pakis	Merentang tahap operasi berakhir	PT Lamongan Integrated Services	BLH Kabupaten Lamongan	<ul style="list-style-type: none"> <li>BLH Kabupaten Lamongan</li> <li>ELH Provinsi Jawa Timur</li> </ul>

MULYATI HARULUBUNGAN

L.L. WANGSILAWATI