



BUPATI BANYUMAS
PROVINSI JAWA TENGAH

PERATURAN BUPATI BANYUMAS
NOMOR 36 TAHUN 2022

TENTANG

RENCANA INDUK PELABUHAN SUNGAI KEDUNGUTER

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI BANYUMAS,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka untuk kepentingan penyelenggaraan dan memberikan pedoman bagi pembangunan dan pengembangan pada Pelabuhan Sungai Kedunguter Kabupaten Banyumas yang ditetapkan sebagai pelabuhan sungai, perlu menyusun rencana induk pelabuhan;
- b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 28 ayat (1) huruf c Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Bupati menetapkan Rencana Induk Pelabuhan untuk Pelabuhan Pengumpan Lokal dan Pelabuhan Sungai dan Danau;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Bupati tentang Rencana Induk Pelabuhan Sungai Kedunguter;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Djawa Tengah;
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) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);

3. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
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) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah

- Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093);
 8. 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 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
 9. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
 10. Peraturan Daerah Kabupaten Banyumas Nomor 10 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banyumas Tahun 2011–2031 (Lembaran Daerah Kabupaten Banyumas Nomor 3 seri E);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN BUPATI TENTANG RENCANA INDUK PELABUHAN SUNGAI KEDUNGUTER.

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Bupati ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Kabupaten Banyumas.

2. Pemerintah Daerah adalah Bupati sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
3. Bupati adalah Bupati Banyumas.
4. 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.
5. 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.
6. Pelabuhan Sungai dan Danau adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.
7. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
8. Rencana Tapak adalah proses lanjut dari Rencana Induk Pelabuhan Sungai Kedunguter yang mencakup rancangan tata letak pelabuhan yang bersifat teknis dan konseptual, perletakan setiap fungsi lahan, perletakan masa bangunan dan rencana teknis dari setiap elemennya yang dilengkapi dengan konsepsi teknis dari bangunan, fasilitas dan prasarananya.

9. Rencana teknis terinci adalah penjabaran secara rinci dari rencana tapak sebagaimana dasar kegiatan pembangunan pelabuhan yang mencakup gambar dan spesifikasi teknis bangunan, fasilitas dan prasarana termasuk struktur bangunan dan bahannya.
10. Pelayanan jasa kepelabuhanan adalah usaha melayani yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar.
11. Daerah Lingkungan Kerja adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
12. Daerah Lingkungan Kepentingan adalah perairan disekeliling Daerah Lingkungan Kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
13. Batas kebutuhan lahan daratan dan areal perairan adalah garis yang menjadi perhinggaan yang dibutuhkan terhadap tanah terbuka luas dan sungai yang merupakan kawasan area tertentu.
14. Fasilitas Pelabuhan adalah sarana pelabuhan 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 sarana keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
15. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan

naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

16. Kolam Sandar adalah perairan yang merupakan bagian dari kolam pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan operasional menyandarkan/ menambatkan kapal di dermaga.
17. Kolam Pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal.

BAB II

PENYELENGGARAAN KEGIATAN

Pasal 2

Untuk menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan pada Pelabuhan Sungai Kedunguter yang meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan ekonomi lainnya serta pengembangannya, dibutuhkan area daratan seluas 35.500 m² dan areal perairan seluas 64.070 m².

Pasal 3

Batas kebutuhan lahan daratan dan areal 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 Bupati ini.

BAB III

PEMBANGUNAN DAN PENGEMBANGAN FASILITAS

Pasal 4

- (1) Rencana pembangunan dan pengembangan fasilitas Pelabuhan Sungai Kedunguter untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa kepelabuhanan dilakukan berdasarkan perkembangan angkutan sungai, dengan jangka waktu sebagai berikut :

- a. Jangka pendek dimulai tahun 2021 sampai dengan tahun 2026;
 - b. Jangka menengah dimulai tahun 2021 sampai dengan tahun 2031;
 - c. Jangka panjang dimulai tahun 2021 sampai dengan tahun 2041.
- (2) Fasilitas Pelabuhan yang direncanakan untuk dibangun dan dikembangkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Bupati ini.

Pasal 5

Tapak dan Rencana Teknis Terinci untuk pelaksanaan pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan disahkan oleh Bupati.

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 ayat (2), wajib dilakukan dengan mempertimbangkan aspek lingkungan, didahului dengan studi lingkungan.

BAB IV

PENGUNAAN 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 Sungai Kedunguter sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Bupati ini.

Pasal 9

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

BAB V

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 10

Peraturan Bupati ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Bupati ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kabupaten Banyumas.

Ditetapkan di Purwokerto
pada tanggal 14 Juli 2022
BUPATI BANYUMAS,
ttd
ACHMAD HUSEIN

Diundangkan di Purwokerto
pada tanggal 14 Juli 2022
SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN BANYUMAS
ttd

WAHYU BUDI SAPTONO
Pembina Utama Madya
NIP. 19640116 199003 1 009

BERITA DAERAH KABUPATEN BANYUMAS TAHUN 2022 NOMOR 36

Salinan sesuai dengan aslinya



KEPALA BAGIAN HUKUM
SETDA KABUPATEN BANYUMAS,

ARIF ROHMAN, S.H.
Penata Tingkat I
NIP. 197505312009031002

LAMPIRAN
PERATURAN BUPATI BANYUMAS
NOMOR 36 TAHUN 2022
TENTANG
RENCANA INDUK PELABUHAN
SUNGAI KEDUNGUTER

INDUK PELABUHAN SUNGAI KEDUNGUTER

A.PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Dalam sistem transportasi sungai, danau dan penyeberangan, pelabuhan sungai adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai, merupakan suatu simpul dari mata rantai kelancaran muatan angkutan sungai dan darat, yang selanjutnya berfungsi sebagai kegiatan peralihan antar moda transport. Pelabuhan sungai dapat juga berfungsi untuk pelabuhan wisata yang mengembangkan transportasi sungai untuk kepentingan wisata. Pentingnya peran pelabuhan dalam suatu sistem transportasi, mengharuskan setiap pelabuhan memiliki kerangka dasar rencana pengembangan dan pembangunan pelabuhan. Kerangka dasar tersebut tertuang dalam suatu rencana pengembangan tata ruang yang kemudian dijabarkan dalam suatu tahapan pelaksanaan pembangunan jangka pendek, menengah dan panjang. Hal ini diperlukan untuk menjamin kepastian usaha dan pelaksanaan pembangunan pelabuhan yang terencana, terpadu, tepat guna, efisien dan berkesinambungan.

Sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa setiap pelabuhan wajib memiliki Rencana Induk Pelabuhan yang memuat rencana peruntukan wilayah daratan dan wilayah perairan. Untuk menjamin adanya sinkronisasi antara rencana pengembangan pelabuhan dengan rencana pengembangan wilayah, maka dalam penyusunan Rencana Induk Pelabuhan harus memperhatikan rencana tata ruang dan wilayah baik di tingkat kabupaten, kota maupun provinsi. Disamping itu studi ini juga harus dilengkapi dengan data-data mengenai studi-studi terkait dengan Pelabuhan Sungai Kedunguter yang pernah dilaksanakan sebelumnya. Pelabuhan Kedunguter direncanakan berfungsi sebagai tujuan akhir dari angkutan sungai yang ada di sungai Serayu, menghubungkan halte sungai di beberapa lokasi yang sudah dibangun sebelumnya. Sejalan dengan kebijakan Pemerintah Kabupaten Banyumas, saat ini Pelabuhan Kedunguter akan dikembangkan untuk melayani angkutan sungai dari Banyumas sampai dengan Rawalo. Selain itu fungsi Pelabuhan Kedunguter dengan hierarki

pengumpan lokal/pelabuhan sungai adalah untuk mendukung angkutan sungai sebagai pendukung kegiatan pariwisata sungai. Dengan dibangunnya Pelabuhan Kedunguter yang memiliki fasilitas lengkap diharapkan menunjang pola operasional pelabuhan. Selain itu kondisi pelabuhan Sungai Kedunguter yang berada dalam aliran sungai Serayu hanya akan dilayani untuk kapal penumpang berkapasitas kecil dikarenakan alur sungai yang sering mengalami pendangkalan dan terpengaruh adanya musim kemarau dan musim penghujan. Atas berbagai dasar pertimbangan tersebut, maka diperlukan studi rencana induk pelabuhan sebagai acuan dari rencana pengembangan dan pembangunan di Pelabuhan Sungai Kedunguter sehingga dapat mendukung perekonomian di Kabupaten Banyumas khususnya di wilayah Kecamatan Banyumas dan sekitarnya.

2. Dasar Hukum

Dasar hukum untuk pembuatan Pelabuhan Sungai Kedunguter adalah sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria;
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
3. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik

- Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
6. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5059) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
 7. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
 8. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 48, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4833) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 17, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6042);
 9. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 48, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4833) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
 10. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
 11. 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);
 12. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan

Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);

13. Keputusan Presiden No. 62 Tahun 2007 Tentang Fasilitas Umum;
14. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP);
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2011 Tentang Telekomunikasi Pelayaran;
16. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 58 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 731);
17. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran (Berita Negara Republik Indonsia Tahun 2015 Nomor 272);
18. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 390);
19. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 129 Tahun 2015 tentang Alur Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1289);
20. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 136 Tahun 2015 Tentang Peraturan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2011 Tentang Pengerukan dan Reklamasi (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1309);
21. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM 129 Tahun 2016 tentang Alur-Pelayaran Di Laut Dan Bangunan Dan/Atau Instalasi Di Perairan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1573);
22. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 88 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Perijinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Darat sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2019 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1334);
23. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 125 Tahun 2018 tentang Pengerukan dan Reklamasi sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan

- Republik Indonesia Nomor PM 125 Tahun 2018 tentang Pengerukan dan Reklamasi (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 695);
24. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 35 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 502);
 25. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Tahun 2019 Nomor 1144);
 26. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
 27. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 1373);
 28. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 432 Tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
 29. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PP.001/2/19/DJPL-14 tanggal 5 Agustus 2014 tentang Penetapan Petunjuk Teknis Rencana Induk Pelabuhan;
 30. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP 343/DJPL/2019 tentang Jaringan Trayek Angkutan Laut Perintis;
 31. Peraturan Direktur Jenderal Pelabuhan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau;
 32. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 16 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2009 - 2029;
 33. Peraturan Daerah Kabupaten Banyumas Nomor 10 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banyumas Tahun 2011 – 2031.
 34. Peraturan Daerah Kabupaten Banyumas Nomor 1 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Banyumas Tahun 2018-2023.

3. Maksud dan Tujuan.

Maksud dari penyusunan Rencana Induk Pelabuhan ini adalah sebagai upaya untuk menyediakan pedoman perencanaan pembangunan dan pengembangan pelabuhan sehingga pelaksanaan kegiatan pembangunan dapat dilakukan secara terstruktur, menyeluruh dan tuntas, mulai dari perencanaan, konstruksi, operasi dan pemeliharaan, pembiayaan serta partisipasi

masyarakat dalam proses pemeliharaan pelabuhan yang sudah terbentuk. Tujuannya adalah sebagai acuan dalam pelaksanaan pengelolaan pelabuhan di Pelabuhan Sungai Kedunguter sehingga kegiatan pembangunan yang ada dapat optimal dalam mengurangi permasalahan yang timbul pada waktu operasional Pelabuhan.

4. Hierarki Pelabuhan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Pelabuhan, Pelabuhan Sungai Kedunguter memiliki hierarki pelabuhan sebagai pelabuhan pengumpan lokal/pelabuhan sungai dan belum ditetapkan dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

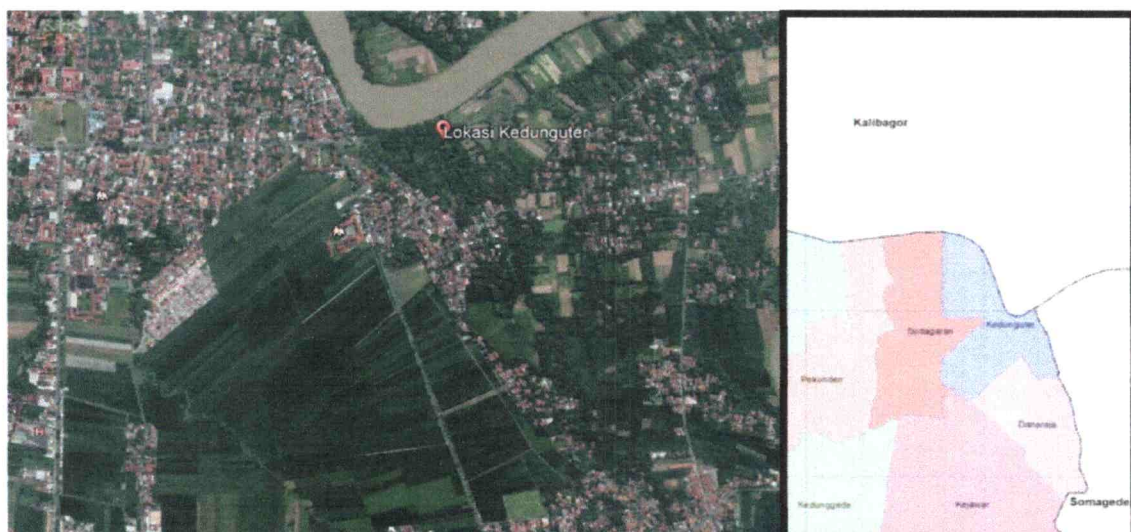
Kriteria pelabuhan pengumpan lokal yang tercantum dalam Pasal 14 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan kriteria teknis sebagai berikut :

- a. berpedoman pada tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pemerataan serta peningkatan pembangunan kabupaten/kota;
- b. berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi daerah;
- c. memiliki jarak dengan pelabuhan pengumpan lainnya;
- d. memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang/banjir;
- e. melayani penumpang dan barang antar kabupaten/kota dan/atau antar kecamatan dalam 1 (satu) kabupaten/kota;
- f. memiliki kemampuan dalam melayani kapal.

5. Lokasi Studi.

Lokasi Pelabuhan Kedunguter terletak di Desa Kedunguter Kecamatan Banyumas Kabupaten Banyumas. Lokasi pelaksanaan pekerjaan dapat dilihat melalui citra satelit sebagai berikut :

Gambar 1.1 Peta lokasi Pelabuhan Kedunguter terhadap Desa Kedunguter



Gambar 1.2 Peta lokasi Pelabuhan Kedunguter terhadap peta jalur angkutan sungai Kedunguter- Tambaknegara



A. GAMBARAN UMUM WILAYAH

1. Gambaran Umum Kabupaten Banyumas.

1.1. Letak dan Administrasi Kabupaten Banyumas.

Kabupaten Banyumas merupakan salah satu kabupaten di bagian barat Provinsi Jawa Tengah yang terletak pada 108° 39' 17" - 109° 27' 15" Bujur Timur dan 7° 15' 05" - 17° 37' 10" Lintang Selatan. Kabupaten Banyumas terdiri dari 27 kecamatan dan 331 desa/kelurahan serta berbatasan dengan wilayah beberapa kabupaten antara lain :

- Sebelah utara dengan Kabupaten Tegal dan Pemalang
- Sebelah timur dengan Kabupaten Purbalingga, Banjarnegara dan Kebumen
- Sebelah selatan dengan Kabupaten Cilacap
- Sebelah barat dengan Kabupaten Cilacap dan Brebes.

Luas wilayah Kabupaten Banyumas adalah 1.327,59 km² atau sekitar 4,04% luas Provinsi Jawa Tengah. Kecamatan Banyumas sebagai lokasi Pelabuhan Kedunguter memiliki luas wilayah 38,09 km² atau 2,87% luas wilayah Kabupaten Banyumas.

Luas wilayah kecamatan di Kabupaten Banyumas adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1 Luas wilayah kecamatan di Kabupaten Banyumas

No	Kecamatan	Luas wilayah (km ²)	Prosentase Luas (%)
1.	Purwokerto Utara	9.01	0.68

2.	Purwokerto Timur	8.42	0.63
3.	Purwokerto Barat	7.40	0.56
4.	Purwokerto Selatan	13.75	1.04
5.	Sokaraja	29.92	2.25
6.	Kembaran	25.92	1.95
7.	Sumbang	53.42	4.02
8.	Baturaden	45.53	3.43
9.	Kedungbanteng	60.22	4.54
10.	Karanglewas	32.50	2.45
11.	Cilongok	105.34	7.93
12.	Pekuncen	92.70	6.98
13.	Gumelar	93.95	7.08
14.	Ajibarang	66.50	5.01
15.	Purwojati	37.86	2.85
16.	Patikraja	43.23	3.26
17.	Banyumas	38.09	2.87
18.	Kalibagor	35.73	2.69
19.	Somagede	40.11	3.02
20.	Tambak	52.03	3.92
21.	Sumpiuh	60.01	4.52
22.	Kemranjen	60.71	4.57
23.	Kebasen	54.00	4.07
24.	Rawalo	49.64	3.74
25.	Jatilawang	48.16	3.63
26.	Wangon	60.78	4.58
27.	Lumbir	102.66	7.73
	Total	1.327,59	100

Sumber : Banyumas dalam angka 2021

1.2. Kondisi Fisik dan Klimatologi Kabupaten Banyumas.

Secara umum, Kabupaten Banyumas merupakan wilayah antara daratan dan pegunungan dengan struktur pegunungan terdiri dari sebagian lembah Sungai Serayu untuk tanah pertanian, sebagian dataran tinggi untuk pemukiman dan pekarangan, dan sebagian pegunungan untuk perkebunan dan hutan tropis terletak di lereng Gunung Slamet sebelah selatan. Berdasarkan ketinggian dari permukaan laut, dataran di Kabupaten Banyumas terdiri dari 54,86 % berada di ketinggian 0 – 100 m dan 45,14 % berada di ketinggian 101 m - 500 m.

Keadaan cuaca dan iklim di Kabupaten Banyumas memiliki iklim tropis basah. Karena terletak di antara lereng pegunungan jauh dari pesisir pantai maka pengaruh angin laut tidak begitu tampak. Namun dengan adanya dataran rendah yang seimbang dengan pantai selatan angin hampir tampak bersimpangan antara pegunungan dengan lembah dengan tekanan rata-rata antara 1.001 mbs, dengan suhu udara berkisar antara 21,4 °C - 30,9 °C.

Curah hujan di suatu tempat antara lain dipengaruhi oleh keadaan iklim, keadaan topografi dan perputaran/pertemuan arus udara. Oleh karena itu jumlah curah hujan beragam menurut bulan dan letak stasiun pengamat. Curah hujan tertinggi di Kabupaten Banyumas pada tahun 2020 tercatat pada bulan November yaitu sebesar 707 mm³ dengan hari hujan terbanyak yaitu 24 hari sedangkan curah hujan terendah pada tahun 2020 tercatat pada bulan Agustus yaitu sebesar 30 mm³ dengan hari hujan yaitu 1 hari.

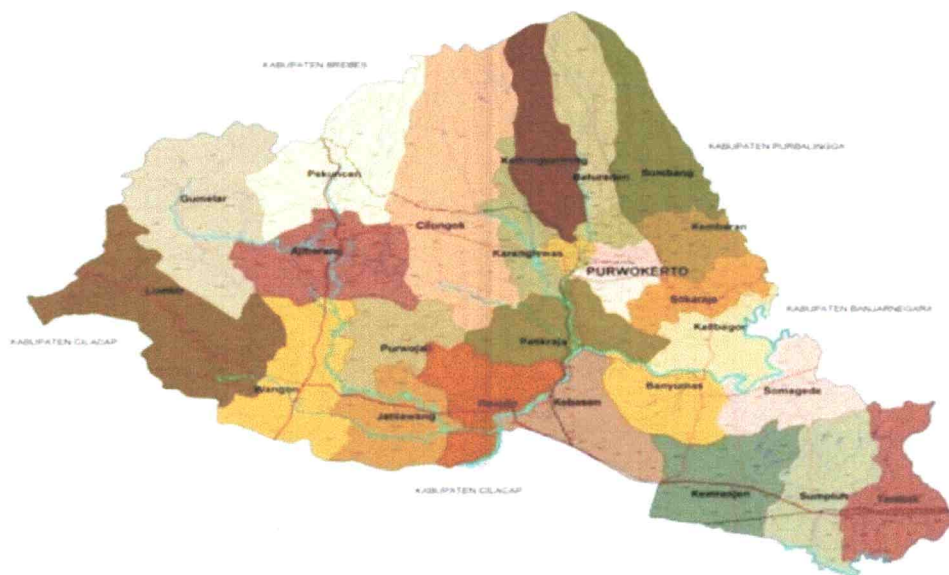
Kondisi curah hujan Kabupaten Banyumas Tahun 2020 sebagai berikut :

Tabel 2.2 Data curah hujan Kabupaten Banyumas Tahun 2020

No	Bulan	Curah Hujan (mm ³)	Hari Hujan
1.	Januari	421	14
2.	Pebruari	525	19
3.	Maret	434	14
4.	April	339	11
5.	Mei	301	10
6.	Juni	191	6
7.	Juli	50	2
8.	Agustus	30	1
9.	September	81	3
10.	Oktober	617	20
11.	Nopember	707	24
12.	Desember	658	21

Sumber : BPS Banyumas Dalam Angka 2021

Gambar 2.1 Peta administrasi Kabupaten Banyumas



1.3. Kondisi Kependudukan Kabupaten Banyumas

Jumlah penduduk Kabupaten Banyumas pada akhir tahun 2020 sebesar 1.873.196 jiwa yang terdiri dari 945.119 laki-laki dan 928.007 perempuan. Sebaran penduduk di Kabupaten Banyumas masih belum merata. Kecamatan dengan jumlah penduduk terbanyak adalah Kecamatan Cilongok sebanyak 131.753 jiwa, sedangkan jumlah penduduk paling sedikit di Kecamatan Purwojati sebanyak 39.840 jiwa.

Tabel 2.3 Jumlah Penduduk Kabupaten Banyumas Tahun 2016-2020

No .	Jenis Kelamin	Tahun					
		2016	2017	2018	2019	2019*	2020*
1.	Laki-laki	824.717	831.816	838 798	845.73 2	928.09 3	945.119
2.	Perempuan	825.908	833.209	840 326	847.27 4	912.05 9	928.077
3.	Total	1.650.62 5	1.665.02 5	1 679 124	1.693.0 06	1.840. 152	1.873.1 96
4.	Laju Pertumbuhan Penduduk (%)	0,89	0,87	0,84	0.83		1,8

Sumber: BPS Kabupaten Banyumas, 2019-2020

**= berdasarkan data pendaftaran penduduk Dindukcapil Kabupaten Banyumas*

Dengan luas wilayah Kabupaten Banyumas 1.327,59 kilometer persegi dan jumlah penduduk sebanyak 1.873.196 jiwa, maka rata-rata kepadatan penduduk Kabupaten Banyumas pada tahun 2020 adalah 1.411 jiwa/km². Kepadatan penduduk tertinggi terdapat di Kecamatan Purwokerto Barat yaitu 7.462 jiwa/km², dan kepadatan penduduk terendah di Kecamatan Lumbir yaitu 525 jiwa/km². Kepadatan penduduk di Kabupaten Banyumas masih terpusat di 4 kecamatan pada kawasan perkotaan Purwokerto yaitu Kecamatan Purwokerto Selatan, Kecamatan Purwokerto Utara, Kecamatan Purwokerto Barat, dan Kecamatan Purwokerto Timur.

Pemusatan penduduk di kawasan perkotaan perlu didukung dengan penyediaan permukiman dengan infrastruktur yang memadai untuk mencegah timbulnya permukiman liar dan permukiman kumuh. Di sisi lain peningkatan jumlah penduduk juga perlu dikendalikan karena keterbatasan daya dukung lingkungan kawasan perkotaan. Kepadatan penduduk Kabupaten Banyumas per kecamatan selengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.4 Kepadatan Penduduk PerKecamatan Kabupaten Banyumas Tahun 2020

No	Kecamatan	Luas	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk Jiwa/Km2
1.	Lumbir	102.66	53.865	525
2.	Wangon	60.78	88.514	1.456
3.	Jatilawang	48.16	72.235	1.500
4.	Rawalo	49.64	56.613	1.140
5.	Kebasen	53.99	70.971	1.315
6.	Kemranjen	60.71	77.188	1.271
7.	Sumpiuh	60.01	61.760	1.029
8.	Tambak	52.03	53.689	1.032
9.	Somagede	40.11	40.022	998
10.	Kalibagor	35.73	59.051	1.653
11.	Banyumas	38.09	56.312	1.478
12.	Patikraja	43.23	62.476	1.445
13.	Purwojati	37.86	39.840	1.052
14.	Ajibarang	66.53	108.407	1.629
15.	Gumelar	93.95	56.847	605
16.	Pekuncen	92.70	80.518	869

17.	Cilongok	105.34	131.753	1.251
18.	Karanglewas	32.48	69.338	2.135
19.	Kedungbanten g	60.22	92.466	1.535
20.	Baturraden	45.53	84.060	1.846
21.	Sumbang	53.42	96.231	1.801
22.	Kembaran	25.92	56.224	2.169
23.	Sokaraja	29.92	64.314	2.150
24.	Purwokerto Selatan	13.75	76.378	5.555
25.	Purwokerto Barat	7.40	55.220	7.462
26.	Purwokerto Timur	8.42	59.410	7.056
27.	Purwokerto Utara	9.01	49.494	5.493
	Jumlah	1,327,59	1.873.196	1.411

Sumber : BPS Kabupaten Banyumas tahun 2020

Berdasarkan data jumlah penduduk menurut kelompok umur rasio ketergantungan penduduk Kabupaten Banyumas pada tahun 2020 adalah 47,96 % menggambarkan bahwa 100 orang penduduk usia produktif mempunyai tanggungan sebanyak 48 orang yang belum produktif dan dianggap tidak produktif lagi.

Tabel 2.5 Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kabupaten Banyumas Tahun 2020

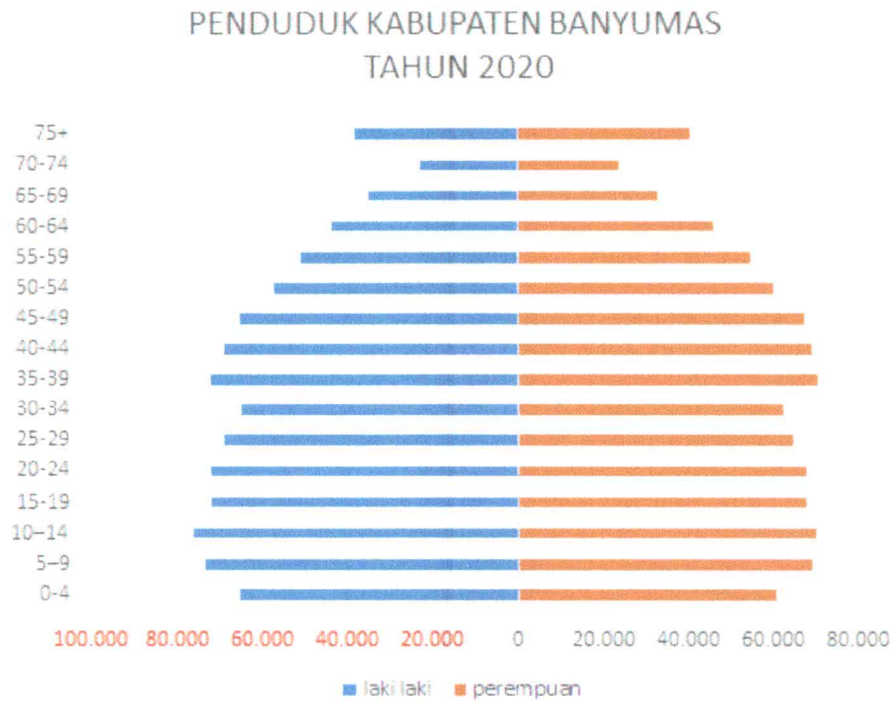
Kelompok Umur	Jenis Kelamin		Jumlah	Rasio Jenis Kelamin
	Laki - Laki	Perempuan		
0-4	65.205	60.370	125.575	108,01
5-9	73.409	69.218	142.627	106,05
10-14	75.917	70.198	146.115	108,15
15-19	72.106	67.763	139.869	106,41
20-24	71.836	67.810	139.646	105,94
25-29	69.037	64.717	133.754	106,68
30-34	64.921	62.488	127.409	103,89
35-39	71.939	70.497	142.436	102,05

40-44	69.032	69.178	138.210	99,79
45-49	65.037	67.429	132.466	96,45
50-54	57.098	60.177	117.275	94,88
55-59	50.737	54.802	105.539	92,58
60-64	43.422	45.964	89.386	94,47
65-69	34.673	32.791	67.464	105,74
70-74	22.805	23.917	46.722	95,35
75+	37.945	40.758	78.703	93,10
Jumlah	945.119	928.077	1.873.196	101,84
0-14	214.531	199.786	414.317	107,38
15-64	635.165	630.825	1.265.990	100,69
65+	95.423	97.466	192.889	97,90
Angka Ketergantungan (%)			47,96	

Sumber : BPS Kabupaten Banyumas, 2020

Dengan rasio ketergantungan yang terus menurun Kabupaten Banyumas akan mengalami bonus demografi. Bonus demografi adalah dampak transisi demografi yang menurunkan proporsi umur penduduk muda dan meningkatkan proporsi penduduk usia kerja. Suatu wilayah mengalami bonus demografi jika penduduk usia produktifnya lebih banyak dibandingkan dengan penduduk usia non produktif. Bonus demografi akan menjadi peluang bagi pengurangan jumlah pengangguran, peningkatan daya saing bangsa, berkembangnya karya kreatif dan inovatif oleh pemuda sebagai kontribusi pembangunan negara, pertumbuhan ekonomi, dan kemajuan negara.

Untuk dapat memanfaatkan peluang bonus demografi 4 prasyarat harus dipenuhi yaitu: penduduk harus berkualitas, penduduk produktif terserap dalam pasar kerja, meningkatnya tabungan di tingkat rumah tangga, dan meningkatnya perempuan yang masuk dalam pasar kerja. Untuk itu Pemerintah Daerah perlu menindaklanjuti dengan peningkatan kualitas sumber daya manusia, peningkatan lapangan kerja, dan kelangsungan penurunan angka kelahiran sampai tahun 2030. Untuk melihat lebih rinci gambaran jumlah penduduk Kabupaten Banyumas pada tahun 2020 dapat dilihat pada piramida berikut :



Gambar 2.2
Piramida Penduduk Kabupaten Banyumas Tahun 2020
Sumber : Dindukcapil Kabupaten Banyumas

Piramida di atas menunjukkan bahwa jumlah penduduk pada usia produktif antara 15–65 tahun cukup banyak bila dibandingkan usia tidak produktif yaitu usia 0-4 tahun ditambah dengan usia 65 tahun ke atas. Apabila penduduk produktif yang semakin banyak dibanding jumlah yang tidak produktif maka Kabupaten Banyumas akan mengalami bonus demografi.

1.4. Kondisi Perekonomian Kabupaten Banyumas

Pembangunan ekonomi regional pada prinsipnya bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan yang salah satunya diukur dalam indikator kenaikan PDRB atau kenaikan pendapatan regional perkapita. Bila pendapatan riil perkapita masyarakat meningkat maka akan terdapat peningkatan kesejahteraan ekonomi masyarakat. Untuk meningkatkan pendapatan ini, dibutuhkan perencanaan ekonomi yang baik dengan memanfaatkan seluruh sumber daya yang ada untuk suatu tujuan peningkatan ekonomi.

Perencanaan ini akan berjalan dan terlaksana dengan baik apabila didukung oleh data yang akurat dan dapat dipercaya (reliable). Kemajuan yang dialami oleh suatu wilayah dapat dilihat dari besarnya pertumbuhan ekonomi yang dihasilkan. Angka pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu dari sekian banyak perangkat indikator yang menunjukkan peningkatan taraf hidup dan kesejahteraan penduduk sebagai hasil

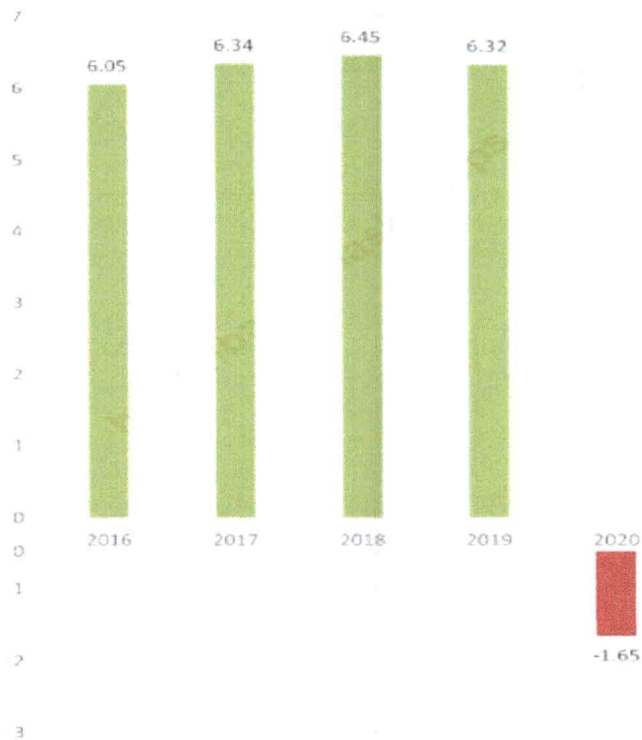
pembangunan. Tinggi rendahnya pertumbuhan ekonomi suatu daerah, tergantung dari sumber daya alam dan sumber daya manusianya serta ditunjang oleh faktor-faktor eksternal seperti kebijaksanaan-kebijaksanaan pemerintah daerah yang tepat dan terarah. Dengan demikian, kinerja antara pemerintah daerah dengan pengusaha setempat menjadi agenda penting dalam penetapan perencanaan pembangunan.

Dewasa ini pelaksanaan pembangunan di Kabupaten Banyumas telah memberikan perubahan-perubahan social ekonomi yang secara makro dicerminkan oleh peningkatan pendapatan perkapita yang diikuti dengan laju pertumbuhan ekonomi setiap tahunnya atau dengan kata lain terjadinya perkembangan PDRB yang cukup tinggi.

Data perekonomian yang digunakan merupakan data nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) tahun 2020. Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Banyumas tahun 2020 mengalami penurunan yang ditunjukkan oleh laju pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan 2010, lebih rendah dari tahun sebelumnya, yaitu - 1,65 persen (2019 = 6,32 persen). Pertumbuhan tertinggi dicapai oleh sektor informasi dan komunikasi yaitu sebesar 13,81 persen. Dan tertinggi kedua adalah sektor jasa

kesehatan dan kegiatan sosial yaitu sebesar 7,83 persen. Sedangkan sektor yang mengalami pertumbuhan paling rendah adalah sektor transportasi dan pergudangan yaitu sebesar - 31,84 persen. Sektor industri pengolahan masih memberikan sumbangan terbesar terhadap perekonomian Kabupaten Banyumas yaitu sebesar 25,37 persen. Sektor perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor merupakan penyumbang terbesar kedua yaitu sebesar 15,24 persen.

Tabel 2.6 pertumbuhan ekonomi Kabupaten Banyumas tahun 2016- 2020



Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan 2010 Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Banyumas (miliar rupiah) Tahun 2016 – 2020 adalah :

Tabel 2.7 PDRB Kabupaten Banyumas Tahun 2016 – 2020

Lapangan Usaha		Tahun				
		2016	2017	2018	2019	2020
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan/ Agriculture, Forestry and Fishing	4.249,22	4.383,85	4.514,24	4.528,29	4.596,45
B	Pertambangan dan Penggalian/ Mining and Quarrying	1.701,02	1.778,43	1.854,41	1.916,34	1.874,04
C	Industri Pengolahan/ Manufacturing	7.580,82	7.969,58	8.477,60	9.155,02	9.150,31
D	Pengadaan	35,87	37,44	39,96	42,03	43,10

	Listrik dan Gas/ Electricity and Gas					
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang/ Water Supply, Sewerage, Waste Management and Remediation Activities	28,40	31,40	33,10	34,48	35,91
F	Konstruksi/ Construction	4.160,01	4.569,34	4.963,73	5.177,00	4.984,97
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor/ Wholesale and Retail Trade; Repair of Motor Vehicles and Motorcycles	5.502,26	5.754,68	6.170,05	6.670,47	6.423,63
H	Transportasi dan Pergudangan/ Transportation and Storage	1.280,50	1.360,43	1.448,39	1.563,88	1.065,89
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum/ Accommodation and Food Service Activities	1.163,81	1.264,32	1.334,79	1.438,32	1.336,53

J	Informasi dan Komunikasi/ Information and Communication	1.955,85	2.250,92	2.464,76	2.754,12	3.134,35
K	Jasa Keuangan dan Asuransi/ Financial and Insurance Activities	1.015,91	1.071,35	1.114,07	1.161,89	1.180,39
L	Real Estate/ Real Estate Activities	812,54	880,34	929,39	980,32	976,69
M, N	Jasa Perusahaan/ Business Activities	96,14	103,37	112,04	123,34	116,85
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib/ Public Administration and Defence; Compulsory Social Security	1.026,71	1.051,21	1.086,57	1.126,12	1.111,05
P	Jasa Pendidikan/ Education	1.536,36	1.651,94	1.791,43	1.936,53	1.931,54
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial/ Human Health and Social Work Activities	308,79	336,29	368,29	395,10	426,04
R, S, T, U	Jasa lainnya/ Other Services Activities	596,81	652,43	711,67	776,07	733,88
PDRB		33.051,0	35.147,3	37.414,50	39.779,3	39.121,6

	5	1		2	2
--	---	---	--	---	---

Sumber : BPS Kabupaten Banyumas, 2021

1.5. Sektor Unggulan Potensi Wilayah Kabupaten Banyumas

Kabupaten Banyumas memiliki potensi Sumber Daya Alam yang cukup besar. Hampir setengah dari luas wilayah Kabupaten Banyumas merupakan kawasan budidaya pertanian dengan tingkat kesuburan yang cukup baik. Pengembangan Pertanian Tanaman Pangan, sub sektor Perkebunan dan Hortikultura memiliki potensi untuk dikembangkan di Kabupaten Banyumas. Berbagai komoditas tanaman Perkebunan dan Hortikultura mampu berkembang dengan baik. Potensi tersebut cukup untuk memenuhi kebutuhan bahan baku terutama bagi industry pengolahan hasil pertanian dan perkebunan. Selain itu Kabupaten Banyumas juga memiliki potensi Sumber daya mineral yang terdiri dari beberapa mineral logam dan non logam serta batuan diantaranya Andesit, Batugamping, Emas, Phosphat dan lain sebagainya. Untuk mengetahui jenis dan potensi sumber daya mineral tersebut perlu dilakukan eksplorasi atau pemetaan potensi sumber daya mineral. Belum semua wilayah di Kabupaten Banyumas dilakukan pemetaan/eksplorasi sumber daya mineral. Kegiatan pemetaan/eksplorasi ini diharapkan dapat menarik investasi untuk mengusahakannya. Sumber daya air juga merupakan faktor yang cukup berperan dalam keberlangsungan suatu industri. Kabupaten Banyumas yang lokasinya berada di lereng gunung slamet memiliki potensi Sumber daya air yang cukup melimpah, hal itu juga ditopang dengan adanya sistem jaringan sumber daya air yang cukup memadai untuk kebutuhan sektor industri pengolahan.

Pengembangan dan pemanfaatan teknologi industri di Kabupaten Banyumas berperan besar meningkatkan efisiensi, produktivitas, nilai tambah, daya saing dan kemandirian industri. Penguasaan teknologi dilakukan secara bertahap sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan kebutuhan industri di Kabupaten Banyumas agar dapat bersaing di pasar dalam negeri dan pasar global.

Pengembangan dan pemanfaatan kreativitas dan inovasi pada sektor industri di Kabupaten Banyumas dimaksudkan untuk memberdayakan budaya Industri atau kearifan lokal yang tumbuh di masyarakat terutama dalam rangka pengembangan industri kreatif.

Dalam upaya pencapaian sasaran pengembangan industri Kabupaten Banyumas dibutuhkan pembiayaan investasi di sektor industri yang bersumber dari penanaman modal dalam negeri dan penanaman modal asing, serta penanaman modal pemerintah khususnya untuk

pengembangan industri strategis. Pembiayaan industri dapat diperoleh melalui investasi langsung maupun melalui kredit perbankan. Semakin terbatasnya pemanfaatan kredit perbankan di sektor industri antara lain disebabkan oleh relatif tingginya suku bunga perbankan karena dibiayai oleh dana masyarakat berjangka pendek. Kondisi tersebut memerlukan dibentuknya suatu lembaga keuangan yang dapat menjamin tersedianya pembiayaan investasi dengan suku bunga kompetitif.

1.6. Jaringan Transportasi di Kabupaten Banyumas.

1. Transportasi Darat

Kondisi transportasi darat di Kabupaten Banyumas berdasarkan data dari Dinas Pekerjaan Umum pada tahun 2016, Kabupaten Banyumas memiliki jalan kabupaten sepanjang 1.508 km dan dilintasi oleh jalan provinsi sepanjang 33.18 km dan jalan nasional sepanjang 174.97 km. Selain data jalan, data pendukung transportasi lainnya yaitu jumlah kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Banyumas pada tahun 2019 sebanyak 642.921 kendaraan baik roda 2 maupun roda 4 atau lebih.

2. Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Di Kabupaten Banyumas terdapat sungai Serayu yang memiliki fungsi penting untuk mendukung perkembangan perekonomian. Saat ini fungsi sungai Serayu lebih banyak difungsikan untuk mendukung pertanian dengan dibangunnya Bendung Gerak Serayu di Kecamatan Rawalo, yang airnya dialirkan ke wilayah Banyumas bagian selatan timur yaitu wilayah Kebasen, Kemranjen dan Sumpiuh serta wilayah Kabupaten Cilacap.

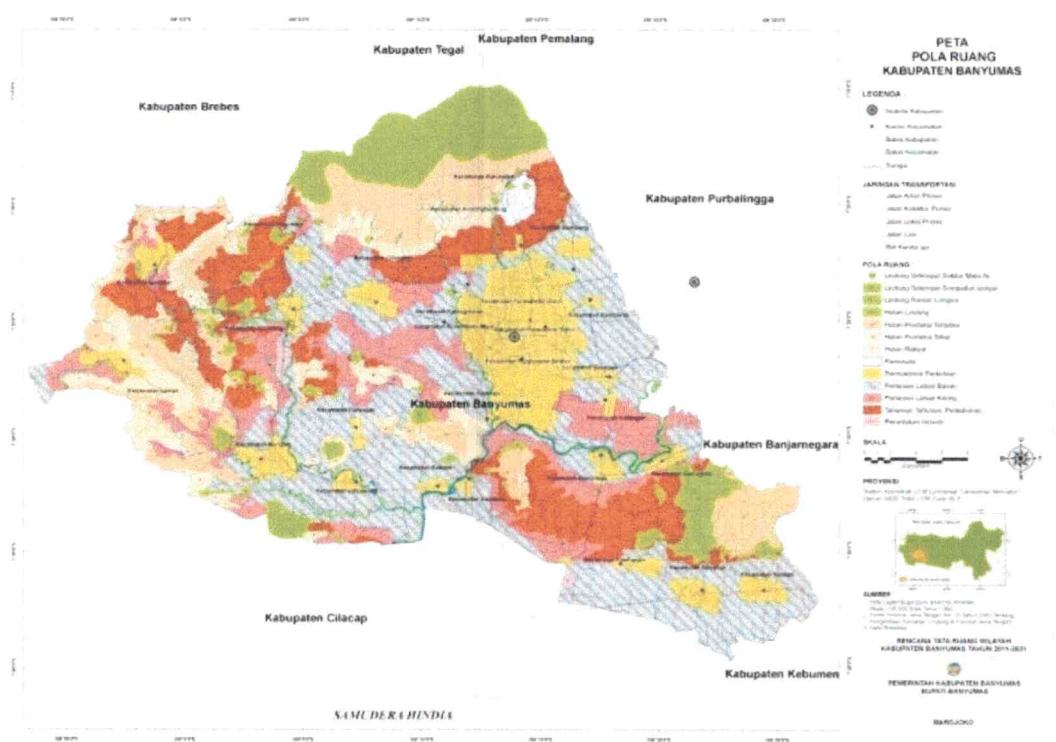
Pemanfaatan aliran sungai serayu untuk transportasi masih belum dioptimalkan namun saat ini sedang dikembangkan untuk kepentingan pariwisata. Di aliran sungai Serayu sering diadakan Festival Serayu dengan memanfaatkan aliran sungai untuk lomba perahu. Untuk kepentingan ekonomi sungai Serayu juga berkontribusi dalam mendukung pembangunan dengan ketersediaan galian golongan c berupa pasir yang cukup melimpah dan sudah dimanfaatkan oleh masyarakat setempat sesuai dengan ijin yang dikeluarkan pihak berwenang.

Pemanfaatan aliran sungai serayu untuk transportasi saat ini sedang dirintis dengan dibangunnya halte sungai di Desa Papringan Kecamatan Banyumas dan di Desa Tambaknegara Kecamatan Rawalo.

3. Rencana Pengembangan Kabupaten Banyumas

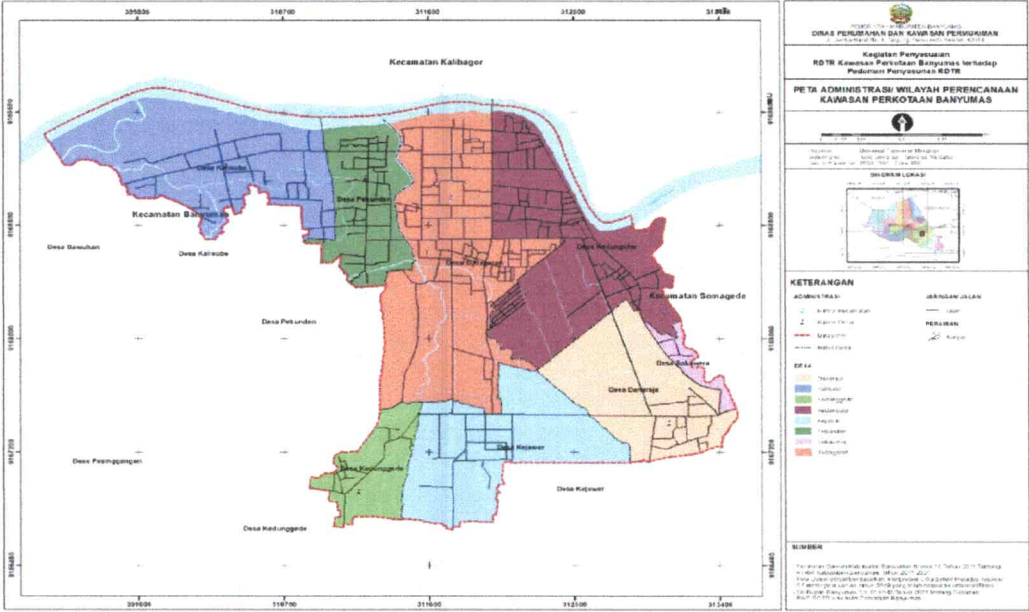
Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banyumas diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Banyumas Nomor 10 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banyumas Tahun 2011 – 2031. Peta Pola Ruang dan Peta Struktur Ruang Kabupaten Banyumas yang tertuang dalam RTRW Kabupaten Banyumas, Kawasan Kecamatan Banyumas di mana terdapat rencana lokasi Pelabuhan Sungai Kedunguter merupakan Kawasan perkotaan kota lama Banyumas.

Gambar 2.3 RTRW Kabupaten Banyumas 2011 – 2031



4. Peta Pola Ruang dan Struktur Ruang Kota Lama Banyumas

Gambar 2.4 Peta Pola Ruang dan Struktur Ruang Kota Lama Banyumas



B. KONDISI EKSISTING PELABUHAN

1. Gambaran Umum Pelabuhan

Pelabuhan Sungai Kedunguter merupakan rencana pelabuhan yang terletak di Sungai Serayu yang berada di Kecamatan Banyumas Kabupaten Banyumas. Pelabuhan Sungai Kedunguter saat ini masih berupa lahan pertanian yang berada di tepian sungai Serayu.

1.1 Letak Administrasi Pelabuhan

Secara administratif letak Pelabuhan Sungai Kedunguter berada di Desa Kedunguter terletak di kawasan pusat kota Kecamatan Banyumas, yaitu berjarak sekitar 1 km dari pusat kota. Karena letaknya yang dekat dengan pusat kota, aksesabilitas menuju titik lokasi rencana relatif sudah baik dan dapat dilalui oleh kendaraan roda 2 dan roda 4. Desa Kedunguter merupakan bagian dari Kota Lama Banyumas yang syarat akan sejarah. Luas wilayah desa Kedunguter adalah ± 98 ha dengan batas-batas desa sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Sungai Serayu berbatasan dengan Kecamatan Kalibagor
- Sebelah Timur : Desa Sokawera Kecamatan Somagede
- Sebelah Selatan : Desa Kejajar dan Desa Danaraja
- Sebelah Barat : Desa Pekunden

1.2 Koordinat Geografis Pelabuhan.

Pelabuhan Sungai Kedunguter terletak pada koordinat 7°31'0.95" lintang selatan dan 109°18'8.21" bujur timur.

Gambar 3.1 Koordinat Geografis Pelabuhan Kedunguter



1.3 Wilayah Kerja Pelabuhan.

Pelabuhan Sungai Kedunguter merupakan tujuan utama dari angkutan sungai yang berada di sungai Serayu melayani rute angkutan sungai dari Kedunguter – Tambaknegara sepanjang ± 14 km dengan beberapa halte sungai yang sudah terbangun yaitu di Desa Tambaknegara Kecamatan Rawalo dan Desa Papringan Kecamatan Banyumas.

1.4 Status Kepemilikan Lahan Darat Pelabuhan

Lahan tempat Pelabuhan Kedunguter merupakan tanah negara dalam penguasaan Balai Besar Wilayah Sungai Serayu Opak Yogyakarta.

1.5 Kegiatan Yang Dilayani Pelabuhan Secara Umum

Angkutan sungai merupakan sarana perhubungan yang saat ini sedang dikembangkan oleh Pemerintah Kabupaten Banyumas untuk transportasi sungai maupun pariwisata. Untuk itu pembangunan pelayaran perlu terus ditingkatkan dan diperluas termasuk penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas pelabuhan.

1.6 Kondisi Wilayah Sekitar Pelabuhan.

Wilayah sekitar pelabuhan Kedunguter merupakan lahan pertanian yang berjarak sekitar 1 km dari pusat kota yang padat oleh pemukiman penduduk. Di sebelah utara terdapat sungai Serayu, sebelah timur lahan pertanian sedangkan sebelah selatan dan barat terdapat pemukiman penduduk. Titik rencana lokasi pelabuhan pada desa Kedunguter memiliki aksesabilitas langsung terhadap jalan kabupaten, yaitu jalan Gudang garam dan jalan desa. Tidak dipungkiri apabila banyak moda transportasi umum yang melewati wilayah tersebut seperti bus, travel atau sebagainya. Titik rencana lokasi relatif ramai dilewati oleh kendaraan baik roda 2 maupun roda 4.

1.7 Pelabuhan di Sekitar Lokasi Pelabuhan

Pelabuhan Kedunguter merupakan pelabuhan pengumpan lokal sehingga disekitarnya tidak terdapat pelabuhan lainnya, namun terdapat beberapa halte sungai yaitu Halte Sungai di Desa Papringan Kecamatan Banyumas dan Desa Tambaknegara Kecamatan Rawalo.

1.8 Kondisi Jalan Akses di Sekitar Pelabuhan

Akses jalan menuju Pelabuhan Kedunguter sudah terkoneksi dengan cukup baik. Jarak dari pusat kegiatan wilayah di Banyumas menuju pelabuhan adalah sekitar 1 Km. Terdapat jalan akses menuju Pelabuhan Kedunguter yang merupakan jalan kabupaten dan disekitarnya terdapat pula jalan nasional yang menghubungkan Purwokerto – Yogyakarta dan Purwokerto – Banjarnegara dan jalan provinsi yang menghubungkan Banyumas - Patikraja.

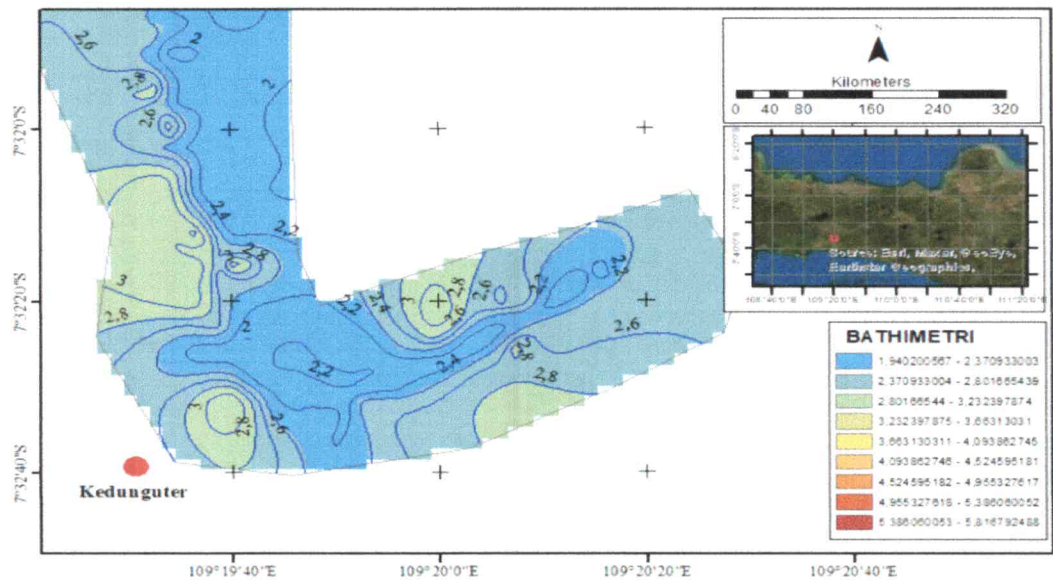
Gambar 3.2 Kondisi jalan di sekitar pelabuhan



1.9 Kondisi Bathimetri Pelabuhan.

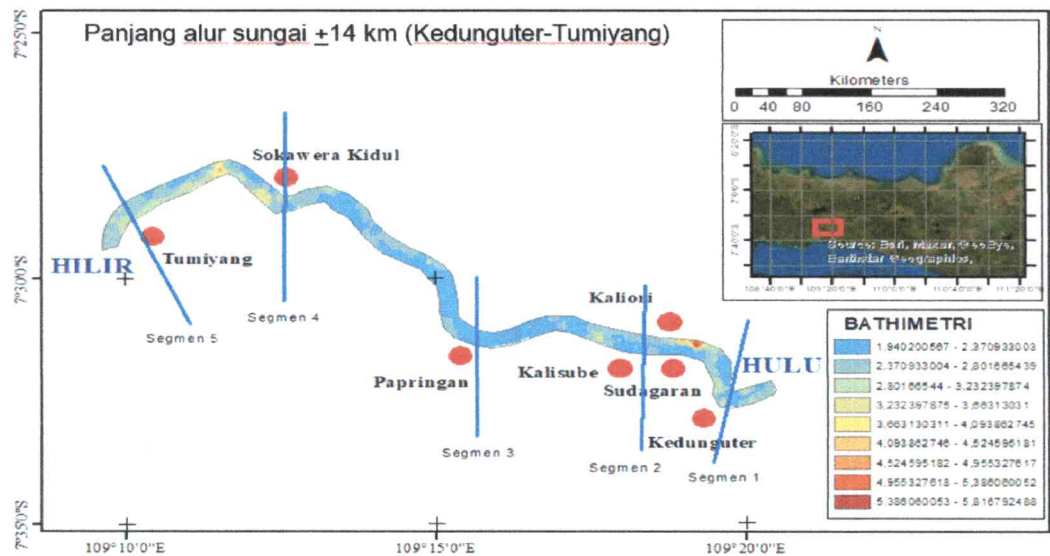
Pengukuran kedalaman/bathimetri pada lokasi dan alur pelayaran Sungai Serayu dilakukan mulai dari lokasi Kedunguer sampai dengan lokasi Tumiyang. Pemeruman dilakukan berdasarkan alur Sungai Serayu dan jarak antar titik fiks perum direcord adalah setiap 5 meter. Pengukuran bathimetri dengan interval recording per 5 meter pada area alur pelayaran bertujuan untuk memberikan nilai ketelitian yang akurat terhadap nilai kedalaman yang diperoleh. Data bathimetri hasil pengukuran menggunakan Echosounder Single Beam South dikoreksi terhadap jarak tenggelam transducer (koreksi transducer), dan barcheck. Barcheck merupakan tahapan yang dilakukan untuk memastikan bahwa kedalaman yang terbaca pada Echosounder memiliki kedalaman yang sama dengan kedalaman yang terdapat pada Barcheck. Adapun kedalaman air disekitar lokasi adalah 2,2 – 3 meter.

Gambar 3.3 Kondisi Bathimetri Pelabuhan Kedunguter



Adapun kondisi bathimetri aliran sungai serayu dari Tambaknegara sampai dengan Kedunguter sebagai berikut :

Gambar 3.4 Kondisi Bathimetri Tambaknegara - Kedunguter



1.10 Kondisi topografi Pelabuhan.

Titik lokasi rencana pembangunan pelabuhan pada Desa Kedunguter berada pada kelokan atau meander sungai bagian luar. Topografi pada titik lokasi Desa Kedunguter ini memiliki morfologi yang relatif landai merupakan daratan rendah dengan ketinggian 0 – 25 m. Daerah yang dilewati oleh sungai serayu sendiri adalah pemukiman padat milik warga. Kondisi morfologi dari sungai serayu pada titik lokasi desa Kedunguter tergolong baik. Lebar sungai yaitu sekitar 140 meter, memiliki debit sedang dengan air yang relatif tenang pada musim kemarau. Transpot sedimen sedang – tinggi sehingga energi pengendapan rendah, pada lokasi rencana tidak ditemukan produk sedimen apapun. Lokasi rencana terletak tepat pada meander (kelokan sungai). Luasan area pada titik ini

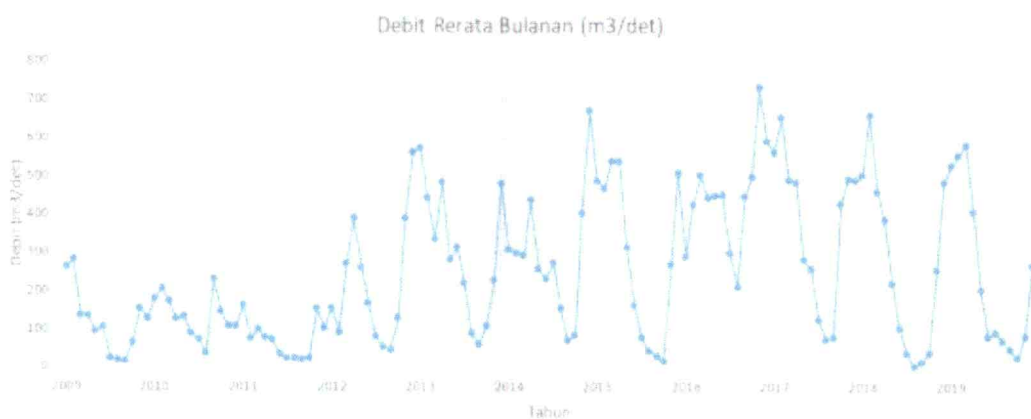
cukup luas yaitu seluas ± 4 ha, sehingga memungkinkan untuk dikembangkan sebagai lokasi rencana pelabuhan. Untuk saat ini lahan tersebut dimanfaatkan warga setempat sebagai lahan perkebunan dan pertanian, seperti pisang, ketela, kelapa. Lebar Sungai Serayu pada titik lokasi ini sebesar 125 m, dengan kedalaman sungai sebesar -2,2 m hingga -3 m. Pada tikungan sungai bagian dalam ditemukan longsoran di beberapa lokasi bantaran sungai. Dari segi aksesibilitas titik lokasi rencana sangatlah strategis, dikarenakan berada pada pusat ibukota pemerintahan Kabupaten Banyumas dan dilewati oleh Jalan Kabupaten. Jarak antara Jalan Kabupaten dengan titik lokasi rencana pembangunan pelabuhan juga sangat dekat sekitar ± 200 m. Berdekatan dengan titik lokasi rencana terdapat anak sungai.

1.11 Kondisi arus dan gelombang.

Kondisi arus sungai serayu diperoleh dari perhitungan debit yang berada di Bendung Gerak Serayu dan perhitungan debit maksimum serta perhitungan debit minimum.

Perbandingan data debit Sungai Serayu diperoleh berdasarkan data pengamatan secara langsung selama 11 tahun pada stasiun pengamatan Bendung Gerak Serayu Gambarsari. Debit rerata bulanan selama 11 tahun divisualisasikan dalam Gambar berikut :

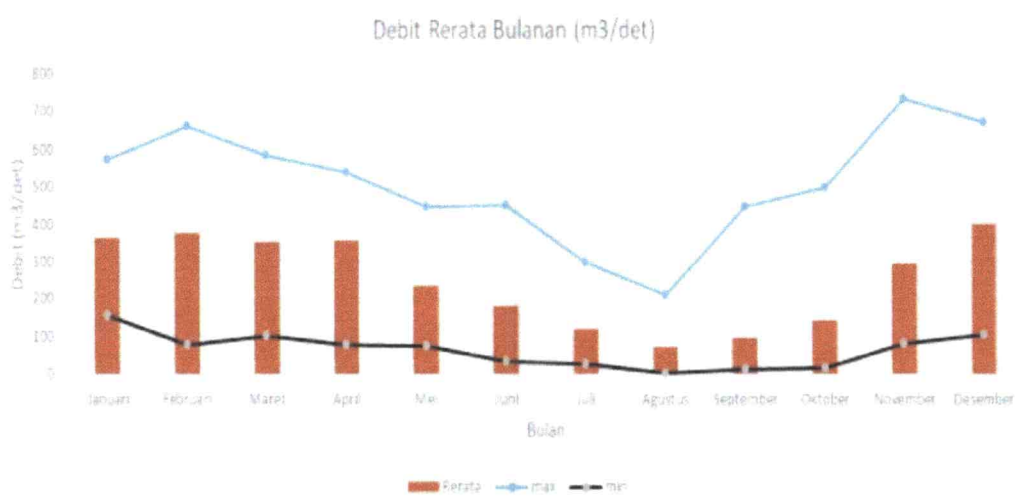
Gambar 3.5 Grafik debit Sungai Serayu



Dalam kurun waktu 11 tahun, terhitung tahun 2009 hingga tahun 2019, terjadi peningkatan debit rerata Sungai Serayu mulai tahun 2012. Pada tahun 2009 – 2011 debit rerata sungai serayu berada pada 2.6 m3/detik – 300 m3/detik. Tahun 2012 – 2019 peningkatan debit Sungai Serayu meningkat hingga tertinggi pada 733.6 m3/detik di tahun 2016. Peningkatan debit ini dapat dipengaruhi oleh beberapa

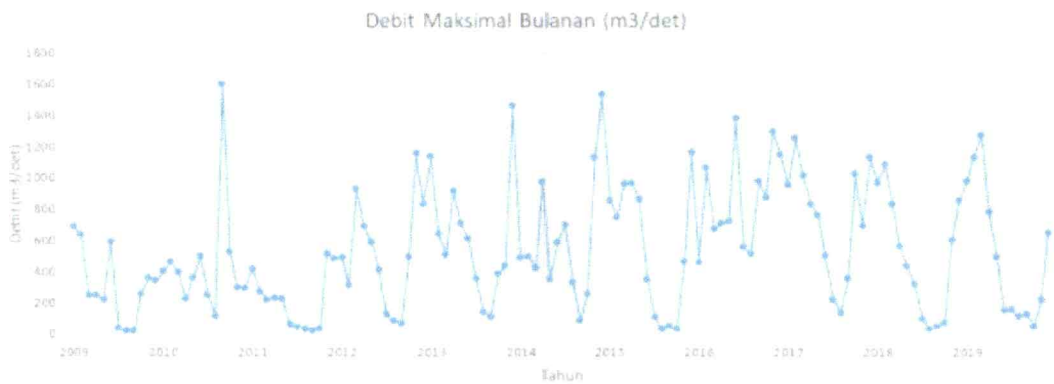
faktor yaitu intensitas hujan yang terjadi sepanjang tahun, serta pengaruh penyerapan air oleh vegetasi. Apabila ditinjau berdasarkan besar debit bulanan dalam kurun waktu 11 tahun terlihat bahwa debit rerata maksimal bulanan terjadi pada bulan November setiap tahunnya dan debit rerata minimal terjadi pada bulan Agustus setiap tahunnya. Hal ini dipengaruhi oleh curah hujan yang terjadi pada bulan tersebut setiap tahunnya, bulan Agustus merupakan bulan kemarau dengan intensitas hujan yang sangat terbatas sehingga inputan air kedalam sungai terbatas. Sedangkan pada bulan November ketika memasuki puncak musim penghujan intensitas hujan sangat tinggi sehingga inputan air kedalam sungai sangat tinggi, disamping itu intensitas hujan yang sangat tinggi menyebabkan tanah menjadi jenuh air sehingga kelebihan air hujan yang tidak dapat terserap menjadi limpasan yang akan membawa partikel tanah langsung kedalam sungai tanpa proses pengendapan pada cekungan-cekungan tanah (Handayani dan Indrajaya, 2011)

Gambar 3.6 Grafik debit rerata bulanan sungai serayu



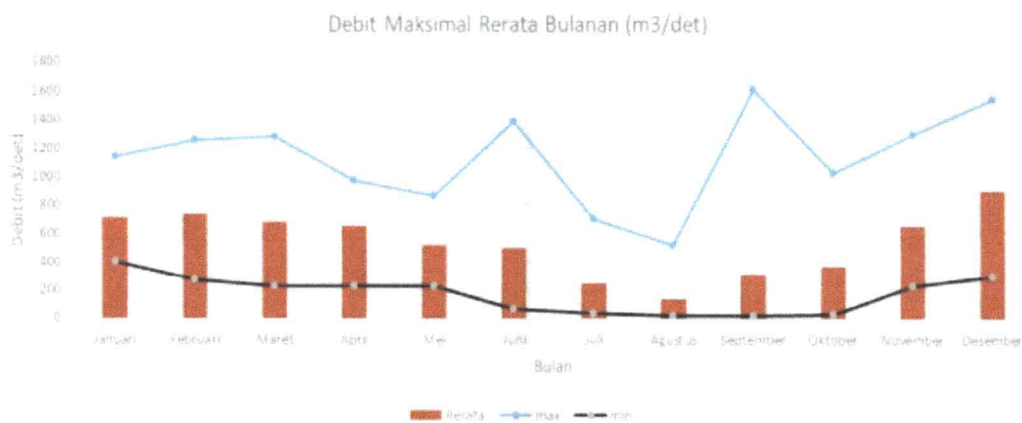
Data debit maksimum bulanan sungai Serayu dalam kurun waktu 11 tahun divisualisasi dalam gambar berikut :

Gambar 3.7 Grafik Debit maksimum bulanan sungai serayu



Debit maksimum bulanan tertinggi selama 11 tahun berada pada 1604.4 m3/detik dan terendah pada 24 m3/detik. Apabila ditinjau secara bulanan terlihat bahwa debit maksimum rata-rata dalam kurun waktu 11 tahun terjadi pada bulan September tiap tahunnya dan terendah pada bulan Agustus setiap tahunnya. Hal ini sangat dipengaruhi oleh musim yang terjadi, bulan Agustus merupakan puncak musim kemarau sehingga intensitas hujan sangat rendah, inputan air kedalam sungai sangat terbatas. Sedangkan pada bulan September merupakan awal musim penghujan sehingga intensitas hujan meningkat drastis dan inputan air kedalam sungai melimpah.

Gambar 3.8 Grafik debit sungai serayu



2. Fasilitas Eksisting Pelabuhan.

2.1 Layout Fasilitas Eksisting

Layout Pelabuhan Kedunguter serta layout fasilitas darat Pelabuhan terhadap peta hasil survey dapat dilihat dibawah ini.

1. Pintu masuk.
2. Parkir bus.
3. Parkir mobil.
4. Parkir motor.
5. Gallery.

6. Pendopo utama.
7. Gedung terminal utama.
8. Pendopo pendamping.
9. Taman.
10. Kolam pelabuhan.
11. Parkir staff.
12. Tempat sandar kapal.

Gambar 3.9 Gambar Masterplan Pelabuhan Kedunguter



2.2 Fasilitas Utama dan Penunjang Pelabuhan

Fasilitas utama yang akan dibangun di lokasi Pelabuhan Kedunguter meliputi :

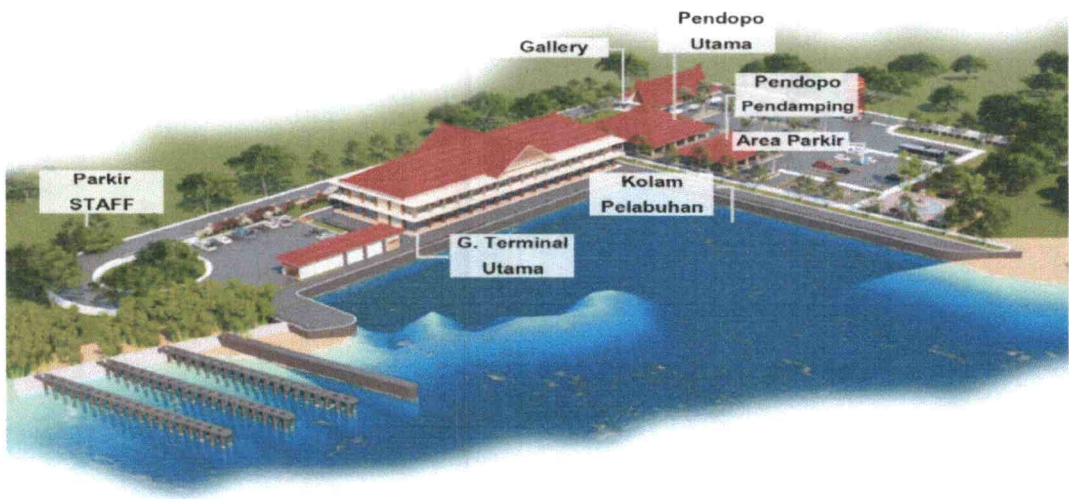
- a. Terminal penumpang yang terdiri dari :
 1. Kantor pengelola dan staf dengan luasan 1.408 m²
 2. Ruang tunggu
 3. Tiketing
 4. Ruang kesehatan
 5. Tempat ibadah
- b. Jalan penumpang keluar masuk kapal (gang way) dengan luasan 2.246 m².
- c. Akses jalan dan parkir dengan luasan 1.512 m².
- d. Fasilitas penyimpanan bahan bakar (bunker) dengan luasan 225 m².
- e. Instalasi listrik, air dan telekomunikasi dengan luasan 30 m².

Adapun fasilitas penunjang yang akan dibangun meliputi :

- a. Kawasan perkantoran penunjang pelayanan dengan luasan 1.408 m².

- b. Fasilitas usaha penunjang pelabuhan :
 - 1. Pendopo utama dengan luasan 618 m².
 - 2. Pendopo pendamping dengan luasan 397 m².
 - 3. Gallery dengan luasan 493 m².
- c. Fasilitas umum lainnya terdiri dari :
 - a) Peribadatan dengan luasan 105 m².
 - b) Kesehatan.
 - c) Taman dan jalur hijau dengan luasan 300 m².
 - d) Jalur hijau dengan luasan 225 m².
- d. Menara suar dengan luasan 225 m².
- e. Areal pengembangan pelabuhan dengan luasan 5.351 m²

Gambar 3.10. Gambar Layout Pelabuhan Kedunguter



Utilitas Pelabuhan

Berdasarkan hasil kajian yang dilaksanakan oleh pihak konsultan, rekapitulasi sumber penyediaan kebutuhan utilitas pelabuhan adalah sebagai berikut :

No	Sarana	Sumber
1	Listrik	PLN
2	Air bersih	PDAM
3	BBM	Pertamina

2.3 Spesifikasi Dermaga

Pelabuhan Kedunguter direncanakan memiliki 1 dermaga yang digunakan untuk merapatkan dan menambatkan pada waktu bongkar muat barang. Type yang akan dibangun adalah dermaga yang berada di garis sungai dan sejajar dengan sungai atau biasa disebut type *wharf*.

Adapun ukuran dermaga yang akan dibuat adalah :

a. Panjang Dermaga :

Dermaga yang dirancang untuk menampung 1 kapal wisata pada tiap wharf. Panjang dermaga yang digunakan untuk merapat kapal didasarkan panjang kapal wisata yang direncanakan. Persamaan yang digunakan untuk menentukan atau menghitung panjang dermaga tipe wharf seperti pada persamaan berikut yang disesuaikan dengan perencanaan pelabuhan sungai (Triadmojo, 2009).

$$\begin{aligned} L_p &= nLoa + (n + 1) \times 10\% \times Loa \\ &= 5(15) + 6 \times 1.5 \\ &= 75 + 9 \\ &= 84 \text{ meter} \end{aligned}$$

Keterangan:

L_p	= Panjang Dermaga
n	= Jumlah kapal yang bertambat pada dermaga
Loa	= Panjang Total Kapal dari ujung ke ujung

b. Lebar Apron

Lebar apron harus dirancang secara tepat dengan pertimbangan ukuran dan penggunaan dermaga. Pada perencanaan pelabuhan wisata ini dermaga hanya digunakan untuk naik turunnya penumpang dari atau menuju kapal. Maka dari itu lebar dermaga atau apron yang direncanakan cukup dengan dua lajur dimana tiap lajur memiliki lebar 3 m, sehingga untuk lebar apron sebagai berikut (Triadmojo, 2009) :

$$\begin{aligned} B_p &= 2a + b \\ &= 2(3) + 0 \\ &= 6 \text{ meter} \end{aligned}$$

Keterangan:

B_p	= Lebar Dermaga Pier
a	= Apron
b	= Lebar Gudang

c. Elevasi Dermaga

Elevasi dermaga dibuat sedemikian rupa sehingga pada saat pasang tertinggi air tidak melimpas ke permukaan dermaga. Tinggi elevasi

dermaga dapat ditentukan menggunakan elevasi berikut (Triadmojo, 2009):

$$\begin{aligned}\text{Elevasi Lantai Dermaga} &= \text{DWL} + \text{W} \\ &= 4 + 0,5 \\ &= 4,5 \text{ m}\end{aligned}$$

Keterangan:

$$\begin{aligned}\text{DWL} &= \text{Desain Water Level (HHWL)} \\ \text{W} &= \text{Tinggi Jagaan}\end{aligned}$$

d. Kedalaman Dermaga/Kolam Pelabuhan

Untuk kedalaman dermaga pada kondisi kedalaman yang ideal yang dapat digunakan untuk bertambatnya kapal sehingga dengan kedalaman yang cukup maka pada saat kondisi muka air terendah kapal masih bisa bertambat. Kedalaman dermaga dapat ditentukan dari berbagai faktor sebagai berikut :

$$\begin{aligned}\text{Kedalaman Dermaga} &= 1,1 \times \text{Draft} + 1 \\ &= 1,1 \times 0.5 + 1 \\ &= 1.55 \text{ m}\end{aligned}$$

Keterangan

$$\text{Draft} = \text{Penurunan Kapal}$$

2.4 Spesifikasi Kapal yang Tambat di Pelabuhan

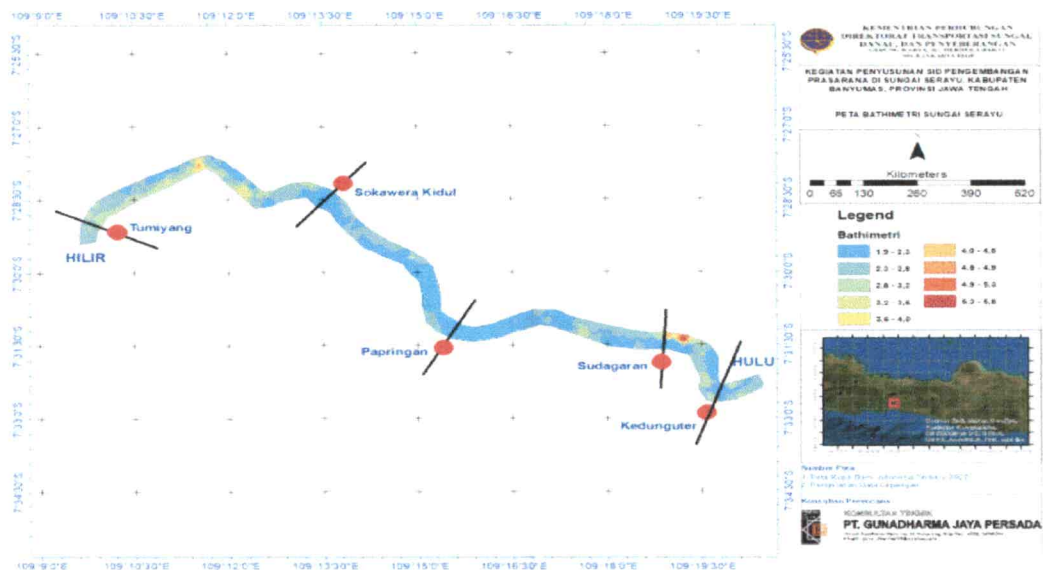
Direncanakan jenis kapal yang berlabuh /bersandar di pelabuhan adalah:

- a. Panjang Total Kapal (Loa) : 15 meter
- b. Lebar Kapal (Bmld) : 4.8 meter
- c. Draft Kapal : 0.47 meter
- d. W (Displacement) : $1,687 \times 0,969 \times \text{DWT}$
: $1,687 \times 0,969 \times 3000$
: 4904,109 T
- e. Kecepatan merapat (v) : 0.2 m/s

2.5 Kedalaman Kolam dan Alur Pelabuhan

Kedalaman alur sungai disekitar pelabuhan berkisar antara -2.2 – -3.6 m.

Gambar 3.11 Kedalaman alur sungai Serayu



2.6 Peralatan Bongkar Muat Pelabuhan

Belum ada peralatan bongkar muat yang ada di pelabuhan.

3. Data Operasional Pelabuhan

3.1 Data Arus Kunjungan Kapal, Bongkar Muat Barang, dan Naik Turun Penumpang.

Pelabuhan Sungai Kedunguter baru dalam tahap perencanaan sehingga belum ada data tentang operasional pelabuhan.

3.2 Jaringan Trayek Kapal Eksisting

Pelabuhan Sungai Kedunguter direncanakan melayani angkutan sungai dari Pelabuhan Kedunguter Kecamatan Banyumas sampai dengan halte Sungai di Desa Tambaknegara Kecamatan Rawalo sepanjang ±14 km.

C. ANALISIS PERKIRAAN PERMINTAAN JASA ANGKUTAN SUNGAI

1. Metode Analisis

1.1 Metode Trend Linier.

Metode trend linear adalah teknik prediksi yang paling sederhana dari seluruh model trend. Model ini menggunakan persamaan derajat pertama (first degree equation). Asumsinya adalah jumlah produksi atau hal lainnya yang diprediksikan akan terus tumbuh atau terus menurun setiap tahun dengan jumlah tetap. Angka pertumbuhan diperoleh dari data historis tahun sebelumnya. Secara sederhana metode trend linier dapat dijelaskan dengan persamaan:

$$P_t = P_0 * (1 + rt)$$

Dimana :

P_t = jumlah penduduk atau PDRB pada tahun rencana/prediksi

- P_0 = jumlah penduduk atau PDRB pada tahun awal
 r = angka pertumbuhan
 t = selisih tahun rencana/prediksi dengan tahun awal

1.2 Metode Trend Geometrik

Metode trend geometrik menggunakan asumsi dasar yang sama dengan metode trend linier dimana jumlah produksi yang diprediksikan akan terus tumbuh atau terus menurun. Perbedaannya adalah pada metode geometrik bukan jumlah pertambahan prediksi yang sama, melainkan angka atau persentase pertumbuhannya. Hal ini dikarenakan angka pertumbuhan yang digunakan merupakan fungsi kuadrat dari waktu sehingga kurva yang terbentuk tidak linier tetapi membentuk kurva. Secara sederhana, dapat dijelaskan dengan persamaan:

$$P_t = P_0 * (1 + r)^t$$

Dimana :

- P_t = jumlah produksi pada tahun rencana/prediksi
 P_0 = jumlah produksi pada tahun awal
 r = angka pertumbuhan
 t = selisih tahun rencana/prediksi dengan tahun awal

1.3 Metode Regresi Linier

Metode regresi hampir sama dengan metode trend linier. Perbedaannya terletak pada jumlah prediksi maupun angka pertumbuhannya yang fluktuatif setiap waktu namun tetap berbentuk garis linier. Hal ini dikarenakan rumus yang terbentuk merupakan hasil dari analisis keterkaitan yang melibatkan variabel bebas (waktu) dan variabel tetap (hal yang diprediksikan atau jumlah produksi) dengan menggunakan data historisnya. Pada metode ini kita tidak perlu menghitung terlebih dahulu angka pertumbuhannya, melainkan fungsi atau persamaan yang dihasilkan. Secara sederhana dapat dirumuskan :

$$Y = aX + b$$

Dimana :

- Y = jumlah produksi pada tahun rencana/prediksi (variabel terikat)
 a = nilai atribut untuk x
 X = variabel bebas (tahun)
 b = intercept atau konstanta

1.4 Metode Pertumbuhan Logistik

Metode ini memiliki bentuk kurva S yang merupakan hasil kombinasi pertumbuhan geometrik pada populasi rendah dengan penurunan pertumbuhan pada saat populasi tertentu. Persamaan proyeksi logistik dapat dirumuskan dengan persamaan berikut :

$$P_t = \frac{P_{sat}}{1 + e^{a+b\Delta t}}$$
$$|P_{sat}| = \frac{2P_0P_1P_2 + P_1^2(P_0 + P_2)}{P_0P_2 - P_1^2}$$
$$a = \ln \frac{P_{sat} - P_2}{P_2}$$
$$b = \frac{1}{n} \ln \frac{P_0(P_{sat} - P_1)}{P_1(P_{sat} - P_0)}$$

Dimana :

P_t	= populasi pada saat waktu-t
P_0	= populasi awal
P_{sat}	= populasi saat titik jenuh
$P_1 P_2$	= populasi pada saat periode 1 dan 2
N	= waktu interval antara P_1 dan P_2
ΔT	= selisih waktu dengan populasi awal

2. Analisis Pengembangan Wilayah

2.1 Analisis dan Proyeksi Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Banyumas

Data penduduk yang digunakan untuk proyeksi jumlah penduduk merupakan data penduduk Kabupaten Banyumas tahun 2015-2020 yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Banyumas. Berdasarkan data, didapatkan nilai rata-rata angka laju pertumbuhan penduduk di Kabupaten Banyumas tahun 2010-2020 adalah sebesar 1.8 %. Nilai ini akan digunakan sebagai faktor dalam persamaan perhitungan pertumbuhan jumlah penduduk. Berdasarkan data jumlah penduduk di Kabupaten Banyumas dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.1 Jumlah Penduduk Kabupaten Banyumas Tahun 2015-2020

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk Kabupaten Banyumas					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Purwokerto Utara	63.524	64.765	66.011	67.261	48.883	53.865
2.	Purwokerto Timur	58.246	58.403	58.544	58.669	58.995	88.514
3.	Purwokerto Barat	51.892	52.403	52.903	53.393	54.591	72.235
4.	Purwokerto Selatan	75.564	76.510	77.445	78.369	75.436	56.613
5.	Sokaraja	83.171	84.366	85.552	86.731	90.637	70.971
6.	Kembaran	79.166	80.532	81.897	83.262	82.537	77.188
7.	Sumbang	80.644	81.787	82.923	84.049	93.838	61.760
8.	Baturaden	50.824	51.521	52.211	52.895	55.376	53.689
9.	Kedungbanteng	54.062	54.598	55.123	55.637	62.984	40.022
10.	Karanglewas	62.270	63.248	64.220	65.191	67.919	59.051
11.	Cilongok	115.819	117.100	118.366	119.613	129.242	56.312
12.	Pekuncen	65.980	66.214	66.430	66.627	79.088	62.476
13.	Gumelar	46.048	46.172	46.283	46.382	55.694	39.840
14.	Ajibarang	94.193	94.952	95.690	96.405	106.365	108.407
15.	Purwojati	31.742	31.893	32.035	32.170	38.948	56.847
16.	Patikraja	53.422	53.984	54.536	55.080	61.457	80.518
17.	Banyumas	46.520	46.647	46.759	46.859	55.504	131.753

18.	Kalibagor	48.010	48.370	48.717	49.052	57.724	69.338
19.	Somagede	33.010	33.210	33.401	33.583	39.314	92.466
20.	Tambak	42.743	42.859	42.962	43.053	52.777	84.060
21.	Sumpiuh	51.175	51.392	51.594	51.785	60.702	96.231
22.	Kemranjen	65.231	65.730	66.213	66.683	75.844	56.224
23.	Kebasen	57.576	57.876	58.161	58.432	69.653	64.314
24.	Rawalo	46.907	47.182	47.445	47.695	55.682	76.378
25.	Jatilawang	58.690	58.949	59.193	59.421	70.823	55.220
26.	Wangon	75.291	75.654	75.995	76.316	87.079	59.410
27.	Lumbir	44.189	44.308	44.416	44.511	53.060	49.494
	Total	1.635.909	1.650.625	1.665.025	1.679.124	1.840.152	1.873.196

Sumber : BPS Banyumas Dalam Angka

Tahun 2020 : Data Dindukcapil Kabupaten Banyumas

Adapun proyeksi pertambahan penduduk Provinsi Jawa Tengah dalam kurun waktu lima tahunan dari tahun 2020 samai dengan tahun 2045 dapat dilihat pada table berikut :

Tabel 4.2 Proyeksi Penduduk Provinsi Jawa Tengah 2020-2045

No	Jenis Kelamin	2020	2025	2030	2035	2040	2045
1	Laki-laki	17237,3	17651,4	17978,1	18196,8	18294,3	18270,9
2	Perempuan	17500,9	17924,6	18268,4	18508,5	18622,6	18603,2

3	Jumlah	34738,2	35576	36246,5	36705,3	36916,9	36874,1
	LPP (%)		2,41	1,9	1,3	0,6	-20

Sumber : BPS Tahun 2018

Rata-rata Laju Pertumbuhan Penduduk Provinsi Jawa Tengah sampai tahun 2040 sebesar 1,5% namun untuk tahun 2045 terdapat penurunan penduduk yang hamper 20% dimana bertambahnya penduduk lansia merupakan implikasi dari penurunan angka fertilitas dan peningkatan umur harapan hidup saat lahir, dari tahun ke tahun.

Dari perhitungan proyeksi jumlah penduduk Provinsi Jawa Tengah maka bisa dihitung proyeksi jumlah penduduk Kabupaten Banyumas pada tahun 2020-2045 sebagai berikut :

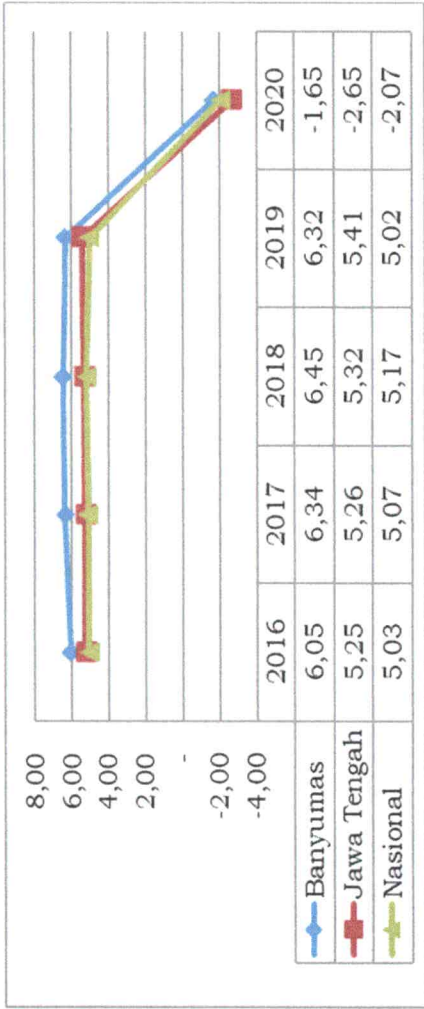
Tabel 4.3 Proyeksi Penduduk Kabupaten Banyumas 2020-2045

No	Jenis Kelamin	2020	2025	2030	2035	2040	2045
1	Laki-laki	894,7	916,3	933,7	945,8	951,5	761,2
2	Perempuan	882,2	903,5	920,6	932,6	938,2	750,6
3	Jumlah	1776,9	1819,8	1854,3	1878,4	1889,7	1511,8

Sumber : Bappedalitbang Kabupaten Banyumas

2.2 Analisis dan Proyeksi Perekonomian Kabupaten Banyumas

Dengan terjadinya Pandemi COVID-19 pertumbuhan ekonomi Kabupaten Banyumas tahun 2020 mengalami kontraksi sebesar minus 1,65%. Pemerintah Kabupaten Banyumas telah mengoreksi target pertumbuhan ekonomi sejalan dengan perubahan target pertumbuhan ekonomi nasional dan Provinsi Jawa Tengah.



Gambar 4.1

Perbandingan Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Banyumas
dengan Provinsi Jawa Tengah dan Nasional Tahun 2016-2020 (%)

Sumber: BPS Kabupaten Banyumas 2021

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Banyumas selama 2016-2020 terus mengalami peningkatan. Pandemi COVID-19 Tahun 2020 telah mempengaruhi kinerja perekonomian Kabupaten Banyumas. Meskipun belum tersedia data publikasi resmi, PDRB Kabupaten Banyumas mengalami penurunan dengan melambatnya kegiatan ekonomi sebagai dampak pembatasan kegiatan masyarakat untuk pencegahan dan penanggulangan COVID-19.

Perkembangan PDRB Kabupaten Banyumas Atas Dasar Harga Konstan dan Atas Harga Berlaku Tahun 2016-2020 disajikan dalam tabel-tabel berikut:

Tabel 4.4 Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Banyumas Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Lapangan Usaha Tahun 2016-2020 (Miliar Rupiah)

Lapangan Usaha		Tahun				
		2016	2017	2018	2019	2020
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan/ Agriculture, Forestry and Fishing	4.249,22	4.383,85	4.514,24	4.528,29	4.596,45
B	Pertambangan dan Penggalian/ Mining and Quarrying	1.701,02	1.778,43	1.854,41	1.916,34	1.874,04
C	Industri Pengolahan/ Manufacturing	7.580,82	7.969,58	8.477,60	9.155,02	9.150,31
D	Pengadaan Listrik dan Gas/ Electricity and Gas	35,87	37,44	39,96	42,03	43,10

E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang/ Water Supply, Sewerage, Waste Management and Remediation Activities	28,40	31,40	33,10	34,48	35,91
F	Konstruksi/ Construction	4.160,01	4.569,34	4.963,73	5.177,00	4.984,97
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor/ Wholesale and Retail Trade; Repair of Motor Vehicles and Motorcycles	5.502,26	5.754,68	6.170,05	6.670,47	6.423,63
H	Transportasi dan Pergudangan/ Transportation and Storage	1.280,50	1.360,43	1.448,39	1.563,88	1.065,89
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum/ Accommodation and Food Service Activities	1.163,81	1.264,32	1.334,79	1.438,32	1.336,53
J	Informasi dan Komunikasi/ Information and Communication	1.955,85	2.250,92	2.464,76	2.754,12	3.134,35
K	Jasa Keuangan dan Asuransi/ Financial and Insurance Activities	1.015,91	1.071,35	1.114,07	1.161,89	1.180,39

L	Real Estate/ Real Estate Activities	812,54	880,34	929,39	980,32	976,69
M, N	Jasa Perusahaan/ Business Activities	96,14	103,37	112,04	123,34	116,85
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib/ Public Administration and Defence; Compulsory Social Security	1.026,71	1.051,21	1.086,57	1.126,12	1.111,05
P	Jasa Pendidikan/ Education	1.536,36	1.651,94	1.791,43	1.936,53	1.931,54
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial/ Human Health and Social Work Activities	308,79	336,29	368,29	395,10	426,04
R	Jasa lainnya/ Other Services Activities	596,81	652,43	711,67	776,07	733,88
PDRB		33.051,05	35.147,31	37.414,50	39.779,32	39.121,62

Sumber : BPS Kabupaten Banyumas, 2021

Tabel 4.5 Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Banyumas Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Tahun 2016-2020 (Miliar Rupiah)

Lapangan Usaha		Tahun				
		2016	2017	2018	2019	2020
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan/ Agriculture, Forestry and	5.794,07	5.993,76	6.351,39	6.470,10	6.681,39

	Fishing					
B	Pertambangan dan Penggalian/ Mining and Quarrying	2.351,20	2.533,40	2.854,73	2.983,61	2.990,22
C	Industri Pengolahan/ Manufacturing	10.285,88	11.084,84	12.143,97	13.301,27	13.618,07
D	Pengadaan Listrik dan Gas/ Electricity and Gas	37,92	42,80	47,24	49,74	50,70
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang/ Water Supply, Sewerage, Waste Management and Remediation Activities	31,52	35,07	37,16	39,37	43,32
F	Konstruksi/ Construction	5.212,69	5.844,85	6.613,48	7.123,21	6.883,64
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor/ Wholesale and Retail Trade; Repair of Motor Vehicles and Motorcycles	6.489,92	6.924,28	7.601,53	8.398,41	8.178,31
H	Transportasi dan	1.506,97	1.621,05	1.743,30	1.922,95	1.344,47

	Pergudangan/ Transportation and Storage					
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum/ Accommodation and Food Service Activities	1.403,71	1.540,44	1.645,17	1.795,06	1.671,23
J	Informasi dan Komunikasi/ Information and Communication	1.769,83	2.127,32	2.329,85	2.638,37	3.005,97
K	Jasa Keuangan dan Asuransi/ Financial and Insurance Activities	1.370,84	1.507,59	1.609,03	1.700,08	1.731,55
L	Real Estate/ Real Estate Activities	918,74	1.015,79	1.094,93	1.176,50	1.180,17
M, N	Jasa Perusahaan/ Business Activities	125,24	139,48	154,80	175,03	169,60
0	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib/ Public Administration and Defence; Compulsory Social Security	1.379,67	1.453,27	1.527,19	1.609,66	1.609,99
P	Jasa Pendidikan/ Education	2.200,31	2.461,07	2.750,60	3.043,17	2.988,55
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan	405,42	448,15	496,95	541,67	596,59

	Sosial/ Human Health and Social Work Activities					
R	Jasa lainnya/ Other Services Activities	733,00	812,82	894,81	980,66	938,33
PDRB		42.016,94	45.585,98	49.896,13	53.948,86	53.681,12

Sumber : BPS Kabupaten Banyumas, 2021

Struktur ekonomi Kabupaten Banyumas tidak lagi didominasi oleh pertanian. Kontribusi lapangan usaha pertanian terus menurun mekipun masih dapat tumbuh. Pada masa pandemi lapangan usaha Pertanian, Kehutanan dan Perikanan mampu bertahan dan tetap tumbuh untuk berkontribusi pada perekonomian daerah. Pertumbuhan tertinggi pada tahun 2020 dicapai oleh lapangan usaha informasi dan komunikasi yaitu sebesar 13,81 persen, dan pertumbuhan terendah ada pada lapangan usaha transportasi dan pergudangan sebesar minus 31,84 persen.

Pertumbuhan PDRB secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.6 Presentase Laju Pertumbuhan PDRB Kabupaten Banyumas ADHK 2010 Menurut Lapangan Usaha Tahun 2016-2020

Lapangan Usaha		ADHK (%)				
		2016	2017	2018	2019	2020
A	Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	2,85	3,17	2,97	0,31	1,51
B	Pertambangan dan Penggalian	4,06	4,55	4,27	3,34	-2,21
C	Industri Pengolahan	5,40	5,13	6,37	7,99	-0,05
D	Pengadaan Listrik & Gas	7,16	4,36	6,76	5,16	2,55
E	Pengadaan Air, Pengel. Sampah, Limbah dan Daur Ulang	2,08	10,54	5,43	4,17	4,15
F	Konstruksi	11,26	9,84	8,63	4,30	-3,71
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	4,66	4,59	7,22	8,11	-3,70

H	Transportasi dan Pergudangan	5,97	6,24	6,47	7,97	-31,84
I	Penyediaan Akomodasi & Makan Minum	9,38	8,64	5,57	7,76	-7,08
J	Informasi dan Komunikasi	9,25	15,09	9,50	11,74	13,81
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	9,38	5,46	3,99	4,29	1,59
L	Real Estate	6,50	8,34	5,57	5,48	-0,37
M,N	Jasa Perusahaan	7,04	7,52	8,39	10,08	-5,26
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan & Jaminan Sosial Wajib	1,34	2,39	3,36	3,64	-1,34
P	Jasa Pendidikan	5,82	7,52	8,44	8,10	-0,26
Q	Jasa Kesehatan & Kegiatan Sosial	8,82	8,90	9,51	7,28	7,83
R	Jasa Lainnya	7,47	9,32	9,08	9,05	-5,44
PDRB		6,05	6,34	6,45	6,32	-1,65

Sumber : BPS Kabupaten Banyumas, 2021

Selama tiga tahun terakhir lapangan usaha-lapangan usaha yang memberikan kontribusi terbesar pada PDRB Kabupaten Banyumas adalah lapangan usaha industri pengolahan, kemudian diikuti oleh lapangan usaha perdagangan, dan lapangan usaha konstruksi.

Distribusi PDRB Kabupaten Banyumas selama kurun waktu 2016-2020 menurut lapangan usaha dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.7 Distribusi PDRB Kabupaten Banyumas Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (Persen) Tahun 2016-2020.

Lapangan Usaha		ADHB (%)				
		2016	2017	2018	2019	2020
A	Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	13,79	13,15	12,73	11,99	12,45
B	Pertambangan dan Penggalian	5,60	5,56	5,72	5,53	5,57
C	Industri Pengolahan	24,48	24,32	24,34	24,66	25,37
D	Pengadaan Listrik & Gas	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
E	Pengadaan Air, Pengelolaan	0,08	0,08	0,07	0,07	0,08

	Sampah, Limbah dan Daur Ulang					
F	Konstruksi	12,41	12,82	13,25	13,20	12,82
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	15,45	15,19	15,28	15,57	15,23
H	Transportasi dan Pergudangan	3,59	3,56	3,49	3,56	2,50
I	Penyediaan Akomodasi & Makan Minum	3,34	3,38	3,30	3,33	3,11
J	Informasi dan Komunikasi	4,21	4,67	4,66	4,89	5,60
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	3,26	3,31	3,22	3,15	3,23
L	Real Estate	2,19	2,23	2,19	2,18	2,20
M,N	Jasa Perusahaan	0,30	0,31	0,31	0,32	0,32
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan & Jaminan Sosial Wajib	3,28	3,19	3,06	2,98	3,00
P	Jasa Pendidikan	5,24	5,40	5,51	5,64	5,57
Q	Jasa Kesehatan & Kegiatan Sosial	0,96	0,98	1,00	1,00	1,11
R	Jasa Lainnya	1,74	1,78	1,79	1,82	1,75
PDRB		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
		0	0	0	0	0

Sumber : BPS Kabupaten Banyumas, 2021

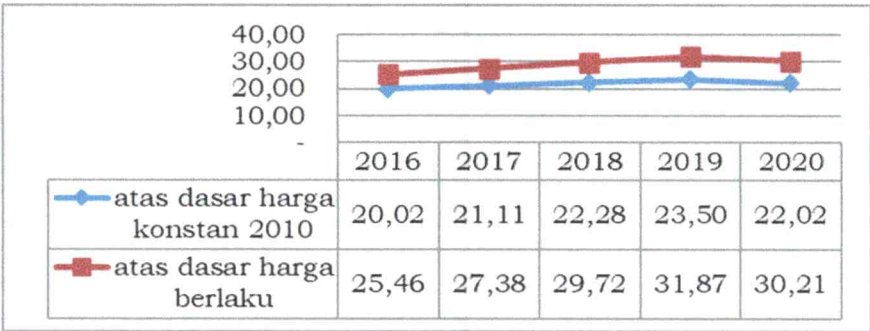
Ditinjau dari aspek pengeluaran, PDRB Kabupaten Banyumas tahun 2020 didominasi oleh pengeluaran konsumsi rumah tangga yakni sebesar 66,82%, sedangkan pembentukan modal tetap bruto hanya sebesar 36,44%. Pengeluaran konsumsi rumah tangga selama kurun waktu lima tahun mengalami fluktuasi dari sebesar 70,48% tahun 2016 menurun terus sampai tahun 2019 dan kembali meningkat menjadi 66,82% di tahun 2020. Secara rinci data kontribusi PDRB Kabupaten Banyumas menurut pengeluaran selama kurun waktu lima tahun yakni mulai tahun 2016-2020 dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.8 Distribusi Produk domestik Regional Bruto Kabupaten Banyumas ADHB Menurut Pengeluaran Tahun 2016-2020

No	Komponen Pengeluaran	Tahun				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Pengeluaran Konsumsi Rumah tangga (%)	70,48	69,44	67,66	66,72	66,82
2	Pengeluaran Konsumsi LNPRT (%)	1,16	1,16	1,16	1,20	1,20
3	Pengeluaran Konsumsi Pemerintah (%)	9,51	9,28	8,90	8,49	8,14
4	Pembentukan Modal Tetap Bruto (%)	38,19	38,00	38,48	38,57	36,44
5	Perubahan Inventori (%)	0,24	0,32	0,38	0,33	0,32
6	Net Ekspor	-9,59	-8,20	-6,57	-5,32	-12,91
	PDRB Total	100	100	100	100	100

Sumber: BPS Kabupaten Banyumas, 2021

Besarnya pendapatan rata-rata penduduk atau PDRB per Kapita Kabupaten Banyumas tahun 2020 menurun karena terdampak COVID-19. PDRB per Kapita Kabupaten Banyumas tahun 2020 menurun dibandingkam tahun-tahun sebelumnya yang selalu mengalami peningkatan.

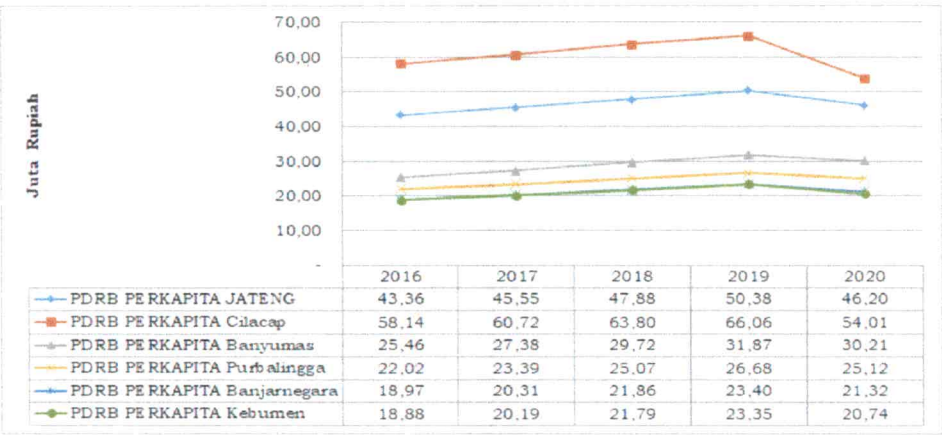


Gambar 4.2

PDRB per Kapita Kabupaten Banyumas Tahun 2016-2020
(juta rupiah)

Sumber: BPS Kabupaten Banyumas 2017-2021

Seperti terlihat pada grafik dibawah ini, terlihat bahwa PDRB Perkapita Banyumas tahun 2020 sebesar 30,21 Juta Rupiah dan merupakan Kabupaten tertinggi kedua setelah Cilacap yang sebesar 54,01 Juta Rupiah dan jika dibandingkan dengan Jawa Tengah masih dibawah PDRB Perkapita Jawa Tengah yang sebesar 46,20 Juta Rupiah. Hal ini menunjukkan bahwa penduduk Banyumas rata-rata berpendapatan 30,21 Juta Rupiah setahun dan masih merupakan Kabupaten dengan perkembangan perekonomian yang masih menjanjikan.



Gambar 4.3
PDRB per Kapita Jateng dan Kabupaten Barlingmascakeb
(juta rupiah)

Sumber: BPS Kabupaten Banyumas 2017-2021

Sebagai upaya pemulihan ekonomi di Kabupaten Banyumas, sesuai dengan RPJMD Perubahan Tahun 2018-2023 untuk pertumbuhan ekonomi mentargetkan dengan angka 5% menjadi target akhir di tahun 2023.

3. Analisis dan Proyeksi Traffic Barang

3.1 Proyeksi bongkar muat barang

Analisis pergerakan barang di Pelabuhan Kedunguter akan ditinjau melalui volume total dari volume barang kargo dan volume curah kering dan curah cair. Proyeksi pergerakan bongkar muat barang di Pelabuhan Kedunguter belum dapat dihitung mengingat belum ada aktifitas bongkar muat di pelabuhan.

4. Analisis dan Proyeksi Traffic Penumpang

4.1 Demand Transportasi di Sungai Serayu

Berdasarkan pengamatan ditemukan zona bangkitan di wilayah Kabupaten Banyumas yaitu di Kecamatan Somagede, Kalibagor, Banyumas, Patikraja, Kebasen dan Rawalo. Pergerakan transportasi sungai pada zona kebangkitan bersifat lokal dan sangat tergantung pada jumlah permintaan (demand) atau kebutuhan pengangkutan orang maupun barang. Pergerakan yang terjadi mayoritas adalah pergerakan untuk penyeberangan membantu warga mengakses fasilitas pendidikan, pertanian dan menuju pasar. Penduduk yang menggunakan moda transportasi sungai adalah pelajar, petani dan pedagang. Jenis barang yang diangkut dominan adalah penambangan pasir, sedangkan angkutan

barang lainnya berupa barang keperluan sehari-hari seperti beras, jagung, pisang, jajanan, minuman dalam kaleng, dan bahan-bahan alat rumah tangga. Sejauh ini demand transportasi sungai di lokasi perencanaan diidentifikasi masih potensial walaupun belum dikembangkan secara optimal. Selain itu pergerakan angkutan sungai masih didominasi oleh pergerakan angkutan material penambang pasir.

4.2 Supply Transportasi di Sungai Serayu

Transportasi sungai masih menjadi alat sebagian masyarakat di wilayah Kabupaten Banyumas khususnya untuk pergerakan lokal maupun antar wilayah, mengingat akses jalan yang masih terbatas. Kondisi akses jalan yang terbatas tersebut disebabkan karena karakteristik fisik sebagian besar wilayah Kecamatan Somagede, Banyumas, Kebasen dan Rawalo. Jenis angkutan sungai yang ada umumnya adalah bentuk kapal motor getek ataupun perahu Getek yang menggunakan tenaga manual untuk mengangkut material pasir Sungai Serayu.

5. Modal Split

Saat ini moda transportasi tersedia yang digunakan untuk transportasi barang di Kabupaten Banyumas adalah moda transportasi darat atau jaringan jalan, sedangkan transportasi sungai baru akan dikembangkan dengan adanya halte sungai di Desa Papringan Kecamatan Banyumas dan di Desa Tambaknegara Kecamatan Rawalo.

Secara umum, pemilihan kedua moda ini didasarkan pada beberapa pertimbangan, yaitu : (i) lokasi; (ii) waktu; (iii) biaya; (iv) karakteristik barang yang diangkut; dan (v) keamanan. Untuk perdagangan antar kabupaten, kedua moda ini tidak dapat berkompetisi, karena Pelabuhan Kedunguter sebagai Pelabuhan sungai hanya melayani rute dalam satu kabupaten sehingga transportasi darat lebih dominan. Untuk perdagangan intra kabupaten moda darat/ jalan lebih dominan karena relatif dekatnya jarak antar kecamatan di dalam Kabupaten Banyumas.

6. Analisis dan Proyeksi Kapal

6.1 Spesifikasi kapal.

Dalam perencanaan spesifikasi kapal yang akan dioperasikan di Pelabuhan Kedunguter adalah sebagai berikut :

- a. Panjang Total Kapal (Loa) : 15 meter
- b. Lebar Kapal (Bmld) : 5.8 meter
- c. Draft Kapal : 0.47 meter
- d. Penumpang : 54 Orang

e. Speed (v) : 7-9 knot

6.2 Proyeksi kunjungan kapal

Penyelenggara angkutan sungai di wilayah sungai Serayu pada dasarnya merupakan investasi pemerintah dalam rangkaian peningkatan potensi wisata di Kabupaten Banyumas. Selain itu pengembangan pelabuhan ini diharapkan dapat meningkatkan taraf hidup masyarakat sekitarnya.

Berdasarkan analisis keselamatan pelayaran, asumsi jenis kapal operasi yang direncanakan sandar adalah penumpang pariwisata, Berdasarkan ukuran kapal tersebut maka kedatangan kapal di Pelabuhan Kedunguter adalah kapal wisata yang melayani jalur angkutan sungai Kedunguter sampai Tambaknegara. Adapun jumlah kapal sangat tergantung dengan potensi wisata yang dikembangkan Pemerintah Kabupaten Banyumas.

D. RENCANA PENGEMBANGAN PELABUHAN

1. Analisis Kebutuhan Fasilitas Pelabuhan

1.1 Rencana Kebutuhan Fasilitas Darat

Perhitungan rencana kebutuhan fasilitas akan ditinjau untuk 3 jangka waktu pengembangan :

- a. Jangka pendek (2021 – 2026)
- b. Jangka menengah (2021 – 2031)
- c. Jangka panjang (2021 – 2041)

1.1.1 Rencana Kebutuhan Dermaga

Dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatkan kapal dan menambatkan pada waktu bongkar muat barang. Ada dua macam dermaga yaitu yang berada di garis sungai dan sejajar dengan sungai yang disebut wharf dan yang menjorok (tegak lurus) sungai disebut pier atau jetty. Perencanaan fasilitas pelabuhan dermaga di pelabuhan kedunguter digunakan tipe wharf.

Dermaga yang dirancang untuk menampung 1 kapal wisata pada tiap wharf. Panjang dermaga yang digunakan untuk marapat kapal didasarkan panjang kapal wisata yang direncanakan. Adapun Panjang dermaga yang direncanakan adalah 84 meter dengan lebar 6 meter.

1.1.2 Rencana Kebutuhan Fasilitas Utama dan Penunjang Pelabuhan

a. Fasilitas Utama dan Penunjang Pelabuhan

Fasilitas utama yang akan dibangun di lokasi Pelabuhan Kedunguter meliputi :

- a. Terminal penumpang yang terdiri dari :
 - a) Kantor pengelola dan staf dengan luasan 1.408 m²
 - b) Ruang tunggu
 - c) Tiketing
 - d) Ruang kesehatan
 - e) Tempat ibadah
- b. Jalan penumpang keluar masuk kapal (gang way) dengan luasan 2.246 m².
- c. Akses jalan dan parkir dengan luasan 1.512 m².
- d. Fasilitas penyimpanan bahan bakar dengan luasan 225 m².
- e. Instalasi listrik, air dan telekomunikasi dengan luasan 30 m².
- b. Adapun fasilitas penunjang yang akan dibangun meliputi:
 - 1) Kawasan perkantoran penunjang pelayanan dengan luasan 1.408 m².
 - 2) Fasilitas usaha penunjang pelabuhan :
 - a) Pendopo utama dengan luasan 618 m².
 - b) Pendopo pendamping dengan luasan 397 m².
 - c) Gallery dengan luasan 493 m².
 - 3) Fasilitas umum lainnya terdiri dari :
 - a) Peribadatan dengan luasan 105 m².
 - b) Kesehatan.
 - c) Taman dan jalur hijau dengan luasan 300 m².
 - d) Jalur hijau dengan luasan 225 m².
 - 4) Menara suar dengan luasan 225 m².

1.2 Rencana Kebutuhan Peralatan Pelabuhan

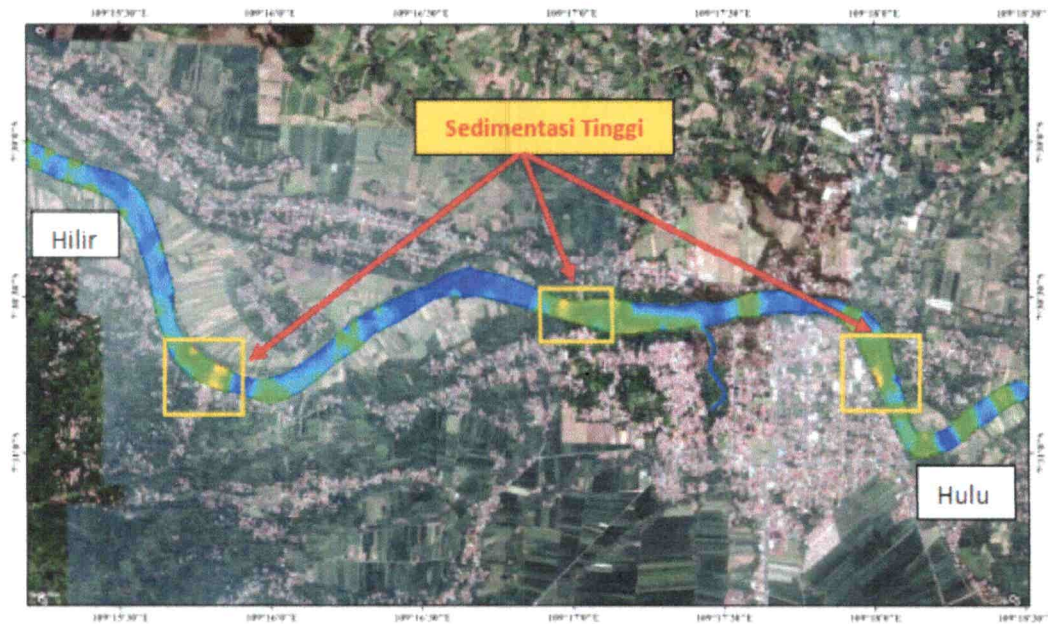
Pelabuhan Kedunguter direncanakan melayani angkutan sungai dan pariwisata sehingga kebutuhan peralatan Pelabuhan yang terkait dengan bongkar muat barang tidak diperhitungkan.

1.3 Kebutuhan Pengerukan Kedalaman Pelabuhan

Berdasarkan hasil analisis sedimen dasar yang diambil di beberapa titik lokasi yang akan dibangun pelabuhan atau halte sungai sepanjang wilayah sungai Serayu diketahui bahwa jenis tanah bedload dominan pasir dengan rata-rata sebesar 82.53%.

Adapun hasil analisis sebaran sedimen sebagai berikut :

Gambar 5.1 Sebaran sedimen lokasi Kedunguter - Papringan



Gambar 5.2 Sebaran sedimen lokasi Sokawera Kidul – Tumiyang



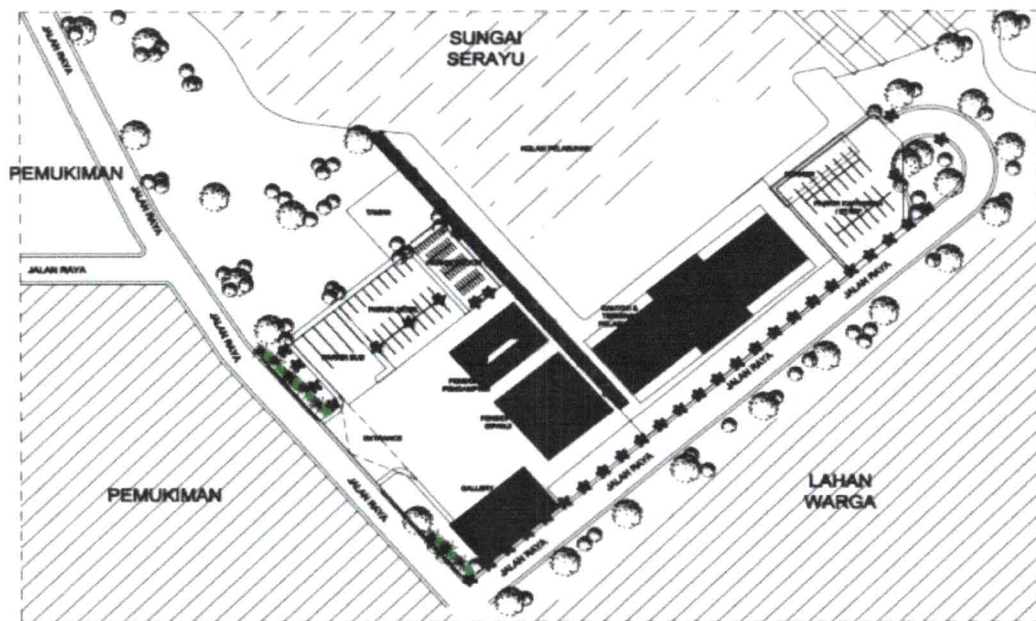
Morfologi sungai Serayu yang berkelok-kelok tidak bisa terlepas dari masalah sedimentasi, pada bagian hulu sungai akan terjadi proses abrasi (cut off) dan produk hasil dari abrasi tersebut dapat terbawa oleh aliran sungai dan akan terendapkan (tersedimentasi) pada bagian hilir. Tentu saja produk endapan tersebut dapat menyebabkan area tersebut menjadi lebih dangkal seiring berjalannya waktu. Berdasarkan hasil prediksi pemodelan transport sedimen Sungai Serayu tersebut terlihat dengan jelas bahwa terjadi penumpukan sedimen pada sisi belokan sungai.

2. Rencana Pengembangan Pelabuhan

Dalam perencanaan Pelabuhan Kedunguter, direncanakan terdapat beberapa pembagian area darat yang terbagi menjadi :

- a. Area terminal penumpang
- b. Area jalan penumpang keluar/masuk kapal
- c. Area jalan dan parkir penumpang dan staff
- d. Area penyimpanan bahan bakar
- e. Area perkantoran penunjang
- f. Area usaha penunjang Pelabuhan
- g. Area fasilitas umum
- h. Area menara suar
- i. Area pengembangan Pelabuhan

Gambar 5.3 Rencana pengembangan Pelabuhan Kedunguter



3. Rancangan DLKr dan DLKp Pelabuhan

3.1 Status Kepemilikan Lahan Darat Pelabuhan

Berdasarkan data yang diperoleh dari Kepala Desa Kedunguter Kecamatan Banyumas, status kepemilikan lahan exsisting adalah tanah negara dalam penguasaan Balai Besar Wilayah Sungai Serayu Opak di Yogyakarta.

3.2 Kendala Operasional dan Saran Penyajian

Salah satu hal penting untuk diperhatikan adalah perihal sertifikat lahan Pelabuhan. Saat ini yang dapat dilakukan untuk pembangunan Pelabuhan Kedunguter adalah lahan darat dengan luas ± 4 ha berdasarkan Surat Keterangan Tanah dari Kepala Desa Kedunguter.

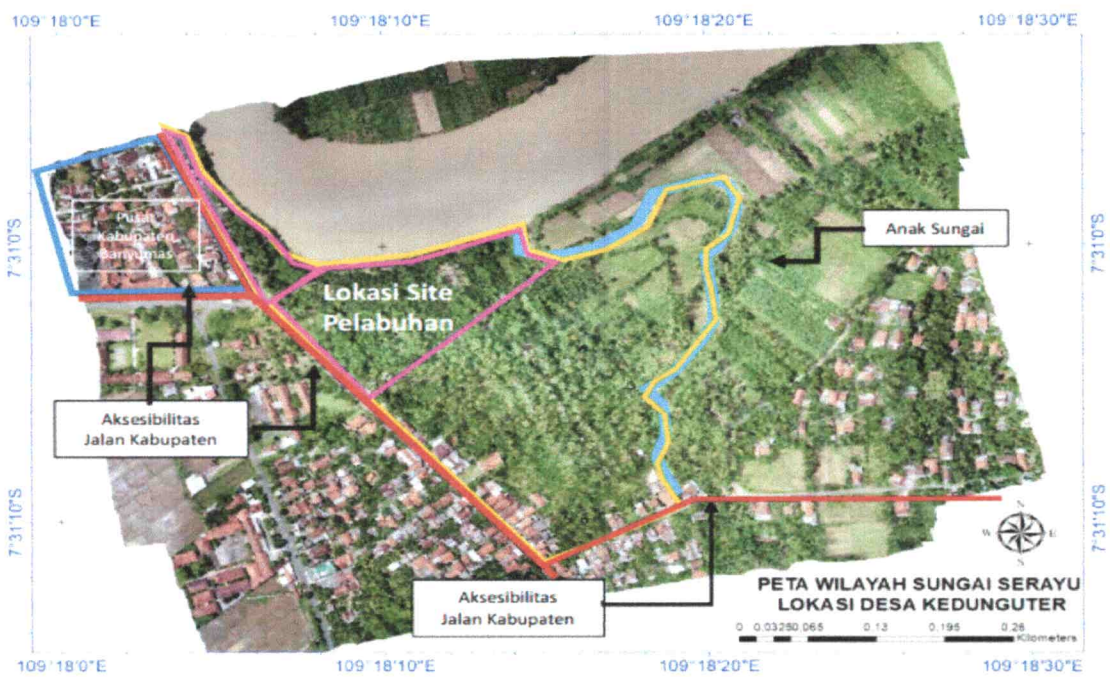
4. Rancangan DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan

Rancangan dan usulan DLKr daratan berdasarkan Juknis Penyusunan DLKr DKLp Pelabuhan sebagaimana tertuang dalam Keputusan Dirjen Hublat Nomor PP 001/5/2/DJPL-17 tanggal 10 Mei

2017, bahwa Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan Pelabuhan, sedangkan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

Luas area rancangan DLKr Daratan Pelabuhan Kedunguter adalah seluas 35.500 m². untuk DLKr Perairan dengan luas minimum untuk dlkr dan dlkp adalah 672.000 m².

Gambar 5.4 Peta Batas Daerah Lingkungan Kerja Daratan Pelabuhan Kedunguter



Gambar 5.4 Peta Batas Daerah Lingkungan Kerja Perairan dan Kepentingan Pelabuhan Kedunguter.



E. ANALISIS EKONOMI PELABUHAN

a. Analisis Biaya Investasi

Perkiraan biaya pembangunan Pelabuhan Kedunguter mencakup biaya pembangunan dan revitalisasi lingkungan perairan guna mendukung kegiatan pelayaran. Seluruh pekerjaan yang ada dapat dibagi dalam 3 (tiga) tahap pekerjaan, yang meliputi:

- 1. Jangka Pendek
- 2. Jangka Menengah
- 3. Jangka Panjang

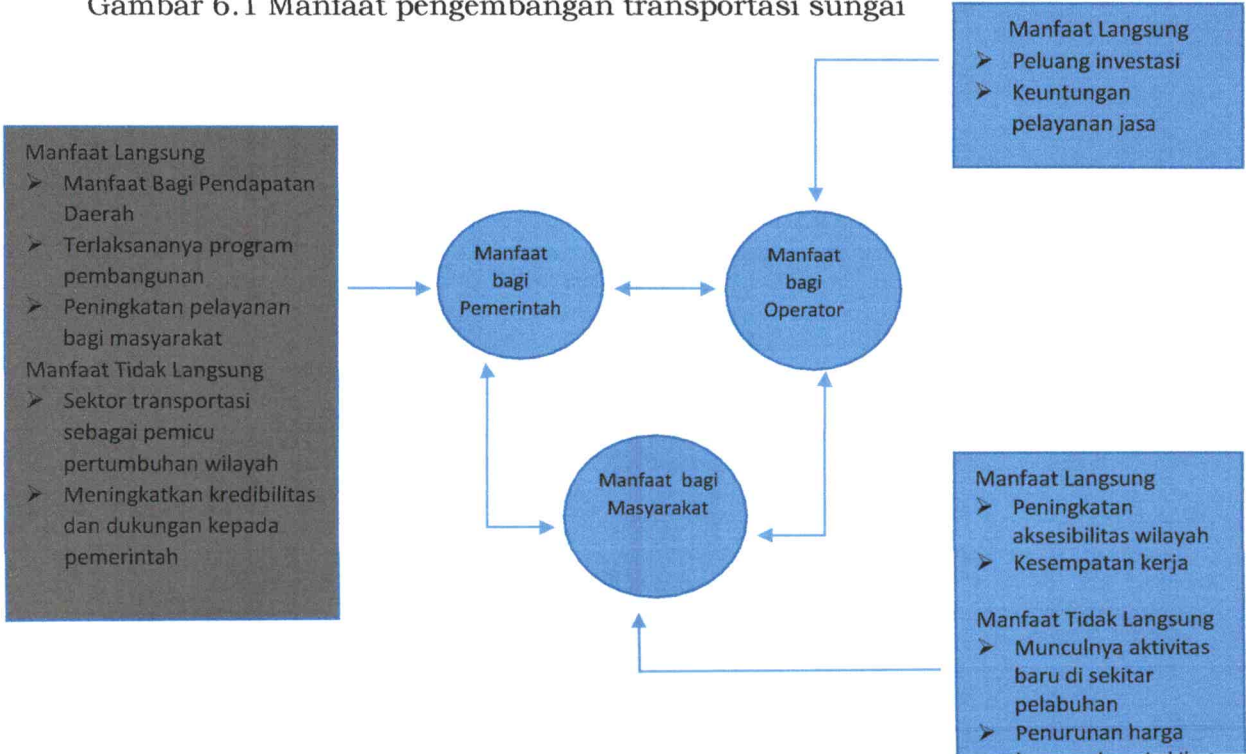
Biaya dasar konstruksi merupakan biaya yang diperlukan secara langsung untuk pelaksanaan pembangunan Pelabuhan Kedunguter. Biaya pada masing-masing item pekerjaan diperoleh dari estimasi harga satuan pekerjaan maupun lumpsum untuk jenis pekerjaan tertentu. Estimasi kebutuhan anggaran biaya pembangunan Pelabuhan Kedunguter adalah sebesar Rp60.920.715.700,00 (enam puluh milyar sembilan ratus dua puluh juta tujuh ratus lima belas ribu tujuh ratus rupiah).

Investasi tidak termasuk untuk pengadaan lahan karena lahan yang dipakai untuk pembangunan Pelabuhan Kedunguter merupakan tanah negara.

b. Analisis Kelayakan Ekonomi Pelabuhan

Pembangunan Pelabuhan Kedunguter di Wilayah Kabupaten Banyumas memiliki nilai strategis bagi kawasan sekitarnya, serta secara tidak langsung memberi manfaat bagi perekonomian wilayah. Secara konseptual total manfaat akibat pembangunan pelabuhan merupakan total manfaat bagi pemerintah, total manfaat bagi operator, total manfaat bagi konsumen serta manfaat bagi eksplorasi sumber daya yang terdapat di wilayah studi. Secara umum manfaat pengembangan transportasi dapat di lihat pada gambar berikut ini :

Gambar 6.1 Manfaat pengembangan transportasi sungai



c. Analisis Finansial Pelabuhan

Parameter umum dalam menghitung kelayakan finansial pembangunan Pelabuhan Kedunguter antara lain:

1. Perhitungan kelayakan ekonomi menggunakan Parameter-parameter dalam analisis yaitu Net Present Value (NPV), Benefit Cost Ratio (BCR), Financial Internal Rate of Return (FIRR) dan Pay Back Period. Untuk melakukan analisa ekonomi dengan parameter-parameter tersebut maka harus dilakukan estimasi biaya yang harus dikeluarkan untuk pembangunan dan pemeliharaan sehingga diperoleh perbandingan nilai manfaat yang diterima dengan biaya yang telah dikeluarkan.
2. Investasi dalam pembangunan Pelabuhan terdiri dari investasi pembangunan fasilitas utama maupun penunjang kegiatan angkutan pengumpan lokal. Biaya pemeliharaan pertahun secara konservatif diambil sebesar 30% dari pendapatan per tahun dengan tingkat kenaikan sebesar 6 % setiap tahunnya.
3. Penetapan tarif merupakan hasil asumsi yang didekatkan dengan tarif jasa Pelabuhan Kedunguter sesuai dengan tarif yang ditetapkan pemerintah.

Pelabuhan Kedunguter merupakan pelabuhan yang baru akan dibangun untuk melayani transportasi sungai dan pariwisata di sungai Serayu sehingga tidak dilakukan perhitungan layak atau tidak secara ekonomi.

F. KAJIAN RONA AWAL LINGKUNGAN

a. Analisis Dampak Pencemaran Lingkungan.

Prakiraan dampak dimaksudkan sebagai pengkajian secara cermat dan parsial terhadap perubahan kualitas lingkungan akibat adanya suatu kegiatan. Perubahan kualitas tersebut diungkapkan sebagai besar dampak (magnitude) dan arti pentingnya dampak (significant impact). Pada dasarnya besar dampak didekati dengan membandingkan kondisi kualitas lingkungan faktual sebelum adanya proyek (rona awal) dengan kualitas lingkungan potensial yang diproyeksikan akan terjadi sesudah proyek berlangsung. Dalam hal ini besaran dampak tersebut dapat positif ataupun negatif, tergantung pada sifat dampak yang akan terjadi.

Identifikasi awal dampak lingkungan hidup secara ringkas disampaikan dalam tabel berikut.

Tabel 7.1 Identifikasi awal dampak lingkungan

No	Komponen	Tahap pra konstruksi		Tahap konstruksi						Tahap operasional	
		Survey dan pengukuran	Pembebasan	tenaga kerja	lapangan dan	Mobilisasi alat	Pembangunan	Pengurugan	Pembuatan	Operasional	Pemeliharaan pelabuhan
I	Komponen fisik -kimia										
1.	Kualitas udara (partikel/debu)					√	√	√			
2.	Kebisingan					√	√	√			
3.	Penurunan stabilitas lereng						√		√	√	
4.	Erosi dan sedimentasi							√	√		
5.	Penurunan tanah								√		
6.	Terpotongnya akifer air tanah								√		
7.	Kuantitas air sungai									√	
8.	Kualitas air permukaan							√	√	√	
9.	Kerusakan jalan					√					
10.	Penurunan aksesibilitas masyarakat									√	
11.	Perubahan pola pelayanan lalu lintas					√					
12.	Estetika lingkungan/ bentang alam						√	√	√	√	
II	Komponen biologi										
13.	Keanekaan jenis flora						√	√	√	√	

14.	Migrasi fauna						√	√	√	√	
15.	Biota air								√		√
III	Komponen sosekbud										
16.	Penurunan pendapatan		√								
17.	Peningkatan pendapatan	√		√							
18.	Perubahan mata pencaharian										√
19.	Keresahan masyarakat		√			√					
20.	Konflik sosial		√								
21.	Penurunan kualitas sanitasi lingkungan				√						
22.	Peningkatan prevalensi penyakit bawaan air				√						
23.	Peningkatan prevalensi penyakit ISPA					√					
24.	Kenyamanan masyarakat					√				√	

b. Arahan Studi Lingkungan yang harus dilakukan

2.1 Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (Amdal)

Setiap rencana pembangunan harus memperhatikan aspek lingkungan hidup sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2021 tentang Daftar Usaha dan/atau Kegiatan Yang Wajib Memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup, Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup atau Surat Pernyataan Kesanggupan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup.

Dalam peraturan perundangan tersebut, terdapat Daftar Usaha dan/atau Kegiatan yang wajib memiliki Amdal, Daftar Usaha dan/atau Kegiatan yang wajib memiliki UKL-UPL, Daftar Usaha dan/atau Kegiatan yang wajib memiliki SPPL dan penambahan atau pengurangan daftar Usaha dan/atau Kegiatan yang wajib memiliki Amdal, UKL-UPL atau SPPL. Berikut

merupakan poin-poin dari peraturan yang wajib memiliki Amdal sebagai berikut :

- a. Perubahan bentuk lahan dan bentang alam.
- b. Eksploitasi sumber daya alam, baik yang terbarukan maupun yang tidak terbarukan.
- c. Proses dan kegiatan yang secara potensial dapat menimbulkan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup serta pemborosan dan kemerosotan sumber daya alam dalam pemanfaatannya.
- d. Proses dan kegiatan yang hasilnya dapat mempengaruhi lingkungan alam, lingkungan buatan, serta lingkungan sosial dan budaya.
- e. Proses dan kegiatan yang hasilnya akan mempengaruhi pelestarian kawasan konservasi sumber daya alam dan/atau perlindungan cagar budaya.
- f. Introduksi jenis tumbuh-tumbuhan, hewan, dan jasad renik.
- g. Pembuatan dan penggunaan bahan hayati dan nonhayati.
- h. Kegiatan yang mempunyai risiko tinggi dan/atau mempengaruhi pertahanan negara; dan/atau.
- i. Penerapan teknologi yang diperkirakan mempunyai potensi besar untuk mempengaruhi lingkungan hidup.

Rencana usaha dan/atau kegiatan yang wajib memiliki analisis mengenai dampak lingkungan hidup (AMDAL) meliputi kegiatan jenis rencana usaha dan/atau kegiatan yang besaran/skalanya wajib Amdal dan/atau jenis rencana Usaha dan/atau Kegiatan yang lokasi Usaha dan/atau Kegiatan dilakukan di dalam dan/atau berbatasan langsung dengan kawasan lindung.

Kegiatan di sektor pekerjaan umum yang memerlukan dokumen Amdal yaitu :

- 1) Konstruksi Bangunan Pelabuhan Bukan Perikanan
 - a. Dermaga bentuk konstruksi sheet pile/open pile panjang, atau luas :
 $\geq 400 \text{ m}$
 $\geq 10.000 \text{ m}^2$
 - b. Dermaga dengan konstruksi massif panjang, atau luas semua besaran.
 - c. Penahan gelombang (talud) dan/ atau pemecah gelombang (break water) Panjang $\geq 500 \text{ m}$
- 2) Penyiapan lahan dengan luas lahan $\geq 25 \text{ ha}$.
- 3) Pekerjaan tanah dengan volume timbunan $\geq 500.000 \text{ m}^3$.

Kegiatan di sektor perhubungan yang memerlukan dokumen amdal yaitu :

- 1) Pembangunan Pelabuhan Sungai dan Danau dengan fasilitas berikut :

- a. Dermaga dengan bentuk konstruksi tiang pancang atau sistem dolphin dengan panjang ≥ 400 m atau luas ≥ 10.000 m².
 - b. Dermaga dengan konstruksi *quaywall* panjang ≥ 200 m atau luas ≥ 3.000 m²
 - c. Penahan gelombang (talud) dan/atau pemecah gelombang (break water) Panjang ≥ 500 m.
 - d. Fasilitas Terapung (Floating Facility) ≥ 10.000 GT
- 2) Pengerukan dengan volume ≥ 500.000 m³.
- 3) Aktivitas penyiapan lahan (reklamasi) dengan :
- a. Luas area reklamasi ≥ 25 ha;
 - b. Volume ≥ 500.000 m³;
 - c. Panjang ≥ 50 m (diukur tegak lurus kearah laut dari garis pantai).

2.2 Dokumen UKL – UPL

Sesuai Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2021 tentang Daftar Usaha dan/atau Kegiatan Yang Wajib Memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup, Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup atau Surat Pernyataan Kesanggupan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup, UKL-UPL wajib dimiliki bagi Usaha dan/atau Kegiatan yang tidak memiliki Dampak Penting terhadap lingkungan hidup.

Maksud dari Penyusunan Upaya Pengelolaan Lingkungan (UKL) dan Upaya Pemantauan Lingkungan (UPL) adalah agar terciptanya pembangunan yang berwawasan lingkungan sekaligus tetap memperhatikan keseimbangan dan kelestarian lingkungannya.

Tujuan Penyusunan Upaya Pengelolaan Lingkungan (UKL) dan Upaya pemantauan Lingkungan (UPL) adalah :

- a. Menunjukkan tingkat kepedulian pihak Pemrakarsa dalam upaya menjalankan pembangunan yang berwawasan lingkungan.
- b. Mengembangkan citra positif, khususnya kepada pemerintah daerah dalam rangka upaya ikut serta menjaga kelestarian lingkungan hidup.
- c. Sebagai pedoman instansi terkait dalam rangka melakukan pengawasan dan pembinaan proyek pembangunan yang berkaitan dengan pengelolaan lingkungan dan pemantauan lingkungan.
- d. Menghindarkan sedini mungkin kerusakan sumber daya yang ada disekitar lokasi kegiatan serta persepsi negatif dari masyarakat akibat adanya kegiatan pembangunan.
- e. Sebagai bahan masukan yang dapat digunakan untuk pengambilan keputusan.

Tujuan Penyusunan Upaya Pengelolaan Lingkungan (UKL) dan Upaya pemantauan Lingkungan (UPL) adalah :

- a. Menunjukkan tingkat kepedulian pihak Pemrakarsa dalam upaya menjalankan pembangunan yang berwawasan lingkungan.
- b. Mengembangkan citra positif, khususnya kepada pemerintah daerah dalam rangka upaya ikut serta menjaga kelestarian lingkungan hidup.
- c. Sebagai pedoman instansi terkait dalam rangka melakukan pengawasan dan pembinaan proyek pembangunan yang berkaitan dengan pengelolaan lingkungan dan pemantauan lingkungan.
- d. Menghindarkan sedini mungkin kerusakan sumber daya yang ada disekitar lokasi kegiatan serta persepsi negatif dari masyarakat akibat adanya kegiatan pembangunan.
- e. Sebagai bahan masukan yang dapat digunakan untuk pengambilan keputusan.
- f. Sebagai acuan dan sumber informasi bagi instansi sektoral yang terkait dalam pembinaan, pengawasan, pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup yang dilaksanakan oleh Pemrakarsa.
- g. Sebagai instrumen pengikat bagi pihak Pemrakarsa untuk melaksanakan Upaya Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup dalam kegiatan pembangunan.
- h. Sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan ijin melakukan usaha dan/ atau kegiatan.

2.3Arahan Studi Lingkungan Pelabuhan.

Sampai dengan saat disusunnya dokumen ini, dan berdasarkan rencana pengembangan fasilitas Pelabuhan Kedunguter, dokumen studi lingkungan yang diperlukan merupakan dokumen UKL-UPL.

BUPATI BANYUMAS,

ttd

ACHMAD HUSEIN