

**PENGATURAN POLA ARUS PENUMPANG DAN  
KENDARAAN PADA PELABUHAN SAMPALAN PULAU  
NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

**Diajukan oleh:**

**M.ALDIAZ BATASA**

**NPT: 1903061**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI  
PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2022**

**PENGATURAN POLA ARUS PENUMPANG DAN  
KENDARAAN PADA PELABUHAN SAMPALAN PULAU  
NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI**

**KERTAS KERJA WAJIB**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Ahli  
Madya Pada Jurusan Diploma III Manajemen Transportasi Perairan  
Daratan



**Diajukan oleh:**

**M.ALDIAZ BATASA**

**NPT: 1903061**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI  
PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2022**

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : PENGATURAN POLA ARUS PENUMPANG  
DAN KENDARAAN PADA PELABUHAN  
SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA  
KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI  
BALI

Nama Taruna/i : MUHAMAD ALDIAZ BATASA

NPT : 19 03 061

Program Studi : D III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, .....

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Drs. Brenhard M.Tampubolon, M.SI.  
Pangkat/Gol  
NIP. 19641003 199403 1 001

Muhammad Khairani, S.SIT, M.SI.  
Pangkat/Gol  
NIP. 19830906 200312 1 006

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, SsiT., MM.  
19660719 198903 1 001

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**PENGATURAN POLA ARUS PENUMPANG DAN KENDARAAN PADA**  
**PELABUHAN SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA KABUPATEN**  
**KLUNGKUNG PROVINSI BALI**

Disusun dan Diajukan Oleh:

MUHAMAD ALDIAZ BATASA  
NPT. 19 03 061

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW Pada tanggal .....

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Nama  
Pangkat/Gol  
NIP.

Nama  
Pangkat/Gol  
NIP.

Nama  
Pangkat/Gol  
NIP.

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, SsiT., MM.

Pangkat/Gol/NIP.

## SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MUHAMAD ALDIAZ BATASA

NPT : 19 03 061

Program Studi : Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “**PENGATURAN POLA ARUS PENUMPANG DAN KENDARAAN PADA PELABUHAN SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI**”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1  
Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan. Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapatdipergunakan sebagaimana mestinya

Pemegang Hak Cipta

Palembang, .....  
Pencipta

Materai 10.000

( )

( )

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MUHAMAD ALDIAZ BATASA

NPT : 19 03 061

Program Studi : D III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

### **PENGATURAN POLA ARUS PENUMPANG DAN KENDARAAN PADA PELABUHAN SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, .....

Materai 10.000

( )

## KATA PENGANTAR

*Alhamdulillahirobbil'alamin* puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat dan rahmat-Nya, peneliti dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul, “ *PENGATURAN POLA ARUS PENUMPANG DAN KENDARAAN PADA PELABUHAN SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI* ”, tepat pada waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD) di Politeknik Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan Palembang, peneliti menyadari bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak yang langsung maupun tidak langsung telah terlibat dalam Penelitian Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT karena atas karunia dan rahmat nya saya diberikan kesempatan untuk membuat Mini KKW ini
2. Kedua Orang Tua Saya, karena didikan mereka lah saya dapat berdiri melaksanakan Pendidikan di POLTEKTRANS SDP Palembang.
3. Bapak Dr. H. Irwan, SH., M.Pd., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
5. Drs. Brendhard M.Tampubolon, M.si sebagai Dosen Pembimbing I dan Bapak M. Khairani Sebagai Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan.
6. Bapak Dr. Muiz Thohir selaku Kepala BPTD Wilayah XII Provinsi Bali dan NTB
7. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
8. Rekan – rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII terimakasih atas bantuan dan doanya
9. Para kakak asuh dan adek asuh dari perasuhan Kopi Susu, tetap solid dan jaga kekompakannya
10. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

11. Dan khusus buat kamu yang menjadi penyemangat kakak dalam pembuatan KKW ini, Terimakasih sebesar-besarnya.

**Peneliti menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.**

**Palembang, .....2022  
Peneliti,**

**MUHAMAD ALDIAZ BATASA  
NPT. 19 03 061**



## **Pengaturan Pola Arus Penumpang dan Kendaraan Pada Pelabuhan Sampalan Pulau Nusa Penida Kabupaten Klungkung Provinsi Bali**

### **ABSTRAK**

Pentingnya pengaturan pola arus penumpang dan kendaraan pada suatu Pelabuhan memang sudah seharusnya ditetapkan sebagai cara untuk meningkatkan kenyamanan pengguna jasa pada Pelabuhan penyeberangan. Tujuan dari penelitian ini adalah ingin mengetahui bagaimana penetapan pola arus yang tepat bagi penumpang dan kendaraan yang akan memasuki atau keluar dari area Pelabuhan penyeberangan meliputi area Gedung Pelabuhan dan Dermaga.No. 2: a) pola arus penumpang pada Pelabuhan sampalan saat ingin keberangkatan dan kedatangan pada Pelabuhan Sampalan, b) Faktor yang mempengaruhi Pola Arus penumpang dan kendaraan, dan c) upaya apa yang dilakukan untuk mendapatkan efisiensi maksimal pada pengaturan pola arus pelabuhan sampalan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan pengamatan dimana melihat kondisi langsung dan mendapatkan acuan terhadap penetapan keputusan penulis dalam membuat pola arus penumpang dan kendaraan dimana akan dilanjutkan dengan penelitian deskriptif dimana akan diberikan pembahasan tentang bagaimana bagusnya dalam penetapan pola arus tersebut dengan memberikan aspek-aspek relevan seperti gambar peta arus penumpang dan kendaraan yang memisahkan antara penumpang, pengantar/penjemput, dan pegawai yang terlibat dalam urusan kepelabuhan. Berdasarkan hasil penelitian ditemukannya pola yang paling efisien untuk dijadikannya pola arus penumpang dan kendaraan dengan memanfaatkan fasilitas dan kondisi yang ada secara maksimal.

Kata Kunci : Pelabuhan, Sampalan, Pola Arus, Penumpang, Kendaraan

## **Regulation of Passenger and Vehicle Flow Patterns at the Sampalan Ferry Port, Nusa Penida Island, Klungkung Regency, Bali Province**

### *ABSTRACT*

*The importance of regulating the flow pattern of passengers and vehicles at a port should indeed be determined as a way to increase the comfort of service users at the ferry port. The purpose of this study is to find out how to determine the right flow pattern for passengers and vehicles that will enter or leave the ferry port area including the Port Building area and Pier. No. 2: a) the pattern of passenger flow at the Sampalan port when they want to depart and arrive at the Sampalan port, b) the factors that influence the flow pattern of passengers and vehicles, and c) what efforts are being made to obtain maximum efficiency in setting the flow pattern of the sampalan port. The method used in this study is an observational approach which looks at direct conditions and gets a reference to the author's decision making in making passenger and vehicle flow patterns which will be followed by descriptive research where there will be a discussion about how good it is in determining the flow pattern by providing aspects -Relevant aspects such as images of passenger and vehicle flow maps that separate passengers, delivery/pick-ups, and employees involved in port affairs. Based on the results of the study, the most efficient pattern was found to make the pattern of passenger and vehicle flow by making maximum use of existing facilities and conditions.*

*Keywords: Ferry Port, Sampling, Flow Pattern, Passengers, Vehicles*

## DAFTAR ISI

Halaman

<b>PENGATURAN POLA ARUS PENUMPANG DAN KENDARAAN PADA PELABUHAN SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI .....</b>	<b>1</b>
<b>PENGATURAN POLA ARUS PENUMPANG DAN KENDARAAN PADA PELABUHAN SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI .....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB.....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA.....</b>	<b>v</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I.....</b>	<b>1</b>
<b>PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
<b>A. Latar Belakang.....</b>	<b>1</b>
<b>B. Rumusan Masalah.....</b>	<b>2</b>

C. Tujuan Penelitian .....	3
D. Manfaat Penelitian .....	3
E. Batasan Masalah .....	4
<b>BAB II.....</b>	<b>5</b>
<b>TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>5</b>
A. Uraian Pendapat Peneliti Yang Terdahulu .....	5
B. Landasan Teori .....	6
C. Kerangka Penelitian .....	12
<b>BAB III.....</b>	<b>13</b>
<b>METODE PENELITIAN.....</b>	<b>13</b>
A. Jenis Penelitian .....	13
B. Sumber Data/Subyek Penelitian .....	13
C. Metode Pengumpulan Data.....	14
D. Teknik Analisa Data .....	16
<b>BAB IV .....</b>	<b>17</b>
<b>ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>17</b>
A. Gambaran Wilayah Objek Penelitian .....	17
B. Hasil Penelitian.....	31
1. Penyajian Data .....	31
2. Pembahasan Mengenai Pola Arus .....	36
C. Pembahasan .....	52
<b>BAB V.....</b>	<b>54</b>
<b>KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>54</b>
A. KESIMPULAN .....	54
B. SARAN.....	54
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>56</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 2.1</b> Review Penelitian Sebelumnya .....	5
<b>Tabel 4.1</b> Batasan Wilayah Pulau Bali .....	18
<b>Tabel 4.2</b> Jumlah Penduduk Menurut Kecapatan di Kabupaten Klungkung Tahun 2020.....	19
<b>Tabel 4.3</b> Luas Daerah Menurut Kecamatan di Kabupaten Klungkung Tahun 2020.....	19
<b>Tabel 4.4</b> Produksi Pangan di Kabupaten Klungkung Tahun 2020 .....	20
<b>Tabel 4.5</b> Produksi Hortikultura di Provinsi Bali Tahun 2020.....	21
<b>Tabel 4.6</b> Karakteristik Kapal Pelabuhan Sampalan .....	24
<b>Tabel 4.7</b> Produktifitas Keberangkatan Penumpang .....	29
<b>Tabel 4.8</b> Produktifitas Kedatangan Penumpang .....	29
<b>Tabel 4.9</b> Marka Yang dibutuhkan Pada Pelabuhan Sampalan.....	39
<b>Tabel 4.10</b> Tabel Perbedaan Keadaan Sekarang dan yang akan Direncanakan ...	50

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2.1</b> Bagan Alur Penelitian.....	12
<b>Gambar 4.1</b> Peta Kabupaten Klungkung .....	17
<b>Gambar 4.2</b> Struktur Organisasi BPTD .....	25
<b>Gambar 4.3</b> Trayek Pelabuhan Sampalan.....	30
<b>Gambar 4.4</b> Layout Pelabuhan Sampalan .....	31
<b>Gambar 4.5</b> Layout Gedung Pelabuhan Sampalan.....	31
<b>Gambar 4.6</b> Tampak Depan Pelabuhan Sampalan .....	32
<b>Gambar 4.7</b> Lapangan Parkir Pelabuhan Sampalan .....	33
<b>Gambar 4.8</b> Ruang Tunggu Pelabuhan Sampalan .....	33
<b>Gambar 4.9</b> Mushola Pelabuhan Sampalan .....	34
<b>Gambar 4.10</b> Toilet Pelabuhan Sampalan .....	34
<b>Gambar 4.11</b> Dermaga Pelabuhan Sampalan .....	35
<b>Gambar 4.12</b> Breakwater Pelabuhan Sampalan .....	36
<b>Gambar 4.13</b> Tampak Atas Pelabuhan Sampalan 3D.....	36
<b>Gambar 4.14</b> Tampak Depan Pelabuhan Sampalan 3D .....	36
<b>Gambar 4.15</b> Bagian Depan Pelabuhan Sampalan 3D .....	37
<b>Gambar 4.16</b> Akses Masuk Kendaraan Pelabuhan Sampalan 3D .....	37
<b>Gambar 4.17</b> Akses Masuk Kendaraan Pelabuhan Sampalan 3D .....	37
<b>Gambar 4.18</b> Akses Pejalan Kaki Pelabuhan Sampalan 3D.....	38
<b>Gambar 4.19</b> Tampak Atas Pelabuhan Sampalan 3D.....	38
<b>Gambar 4.20</b> Pembagian Area Parkir Pelabuhan Sampalan 3D.....	38
<b>Gambar 4.21</b> Pola Arus Kendaraan Pelabuhan Sampalan 3D.....	41
<b>Gambar 4.22</b> Kepadatan Kedatangan Penumpang Pelabuhan Sampalan 3D.....	42

<b>Gambar 4.23</b> Gerbang Kiri Akses Masuk Kendaraan .....	43
<b>Gambar 4.24</b> Gerbang Tengah Akses Pejalan Kaki .....	43
<b>Gambar 4.25</b> Gerbang Kanan Akses Keluar Kendaraan Pelabuhan Sampalan 3D .....	44
<b>Gambar 4.26</b> Skema Pola Arus Pelabuhan Sampalan 3D .....	44
<b>Gambar 4.27</b> Loket Pada Pelabuhan Sampalan 3D .....	45

## DAFTAR LAMPIRAN



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pelabuhan Penyeberangan memang sudah dikenal oleh masyarakat luas di negara Indonesia ini yang merupakan negara kepulauan dan untuk mengakses transportasi ke setiap daerah bisa dilakukan dengan akses darat, laut dan udara akan saat ini adalah penelitian untuk mengakses jarak antar daerah yang berbeda pulau menggunakan jalur penyeberangan perairan, dan penelitian ini dilaksanakan pada Pelabuhan Sampalan pada Pulau Nusa Penida dimana menghubungkan antara Pulau Nusa Penida dan Pulau Bali.

Pada Pelabuhan Sampalan di terapkannya Pola Arus Penumpang yang sah dari BPTD Wilayah XII Provinsi Bali & NTB selaku regulator serta penanggung jawab atas beroperasinya Pelabuhan Sampalan ini. Belum diterapkannya pola arus penumpang dan kendaraan pada Pelabuhan Sampalan dikarenakan pembangunan pelabuhan ini selesai pada awal bulan Januari dan untuk gedung utama pelabuhan belum beroperasi karena belum adanya pola arus yang mengatur arus masuk dan keluarnya penumpang dan hanya dermaga saja yang sudah beroperasi. Maka dari itu peneliti menganggap perlu memberikan sumbangan pemikiran dalam melaksanakan penelitian tentang penerapan Pola Arus penumpang dan kendaraan pada pelabuhan ini sesuai dengan pemanfaatan keadaan yang tersedia pada pelabuhan ini. Menurut peneliti hal ini harus dilakukan karena dapat memberi pengetahuan masyarakat dalam menggunakan akses pelabuhan yang disediakan oleh pemerintah dengan bijak dan benar.

Hal ini merupakan suatu hal yang penting mengingat Pola Arus ini menjadi sebuah acuan bagi masyarakat dimana mereka akan melakukan pembelian tiket sampai naik ke dermaga untuk memasuki kapal dan pada saat penumpang yang baru sampai turun dari kapal dan meninggalkan area pelabuhan dimana tujuan dari terbentuknya suatu pola arus adalah untuk menjaga keselamatan dan mencegah kecelakaan pada saat terjadinya *crossing* antar penumpang yang akan menaiki atau turun dari kapal. Untuk melakukan penerapan prosedur Pola Arus tersebut memerlukan data yang dibutuhkan berupa data denah pelabuhan mulai area parkir kendaraan, Gedung pelabuhan, hingga akses masuk ke dermaga. Dikarenakan Pelabuhan Sampalan merupakan pelabuhan *Fast Boat*, maka hanya kapal yang memiliki dimensi kecil saja yang mengakses pelabuhan ini dengan rata-rata 35 GT. Dan permasalahan yang terjadi adalah dimana Pelabuhan Sampalan merupakan Pelabuhan yang baru selesai dibangun pada tahun 2022 dan belum beroperasi dikarenakan dalam tahap penyempurnaan, maka dari itu peneliti turut mengambil bagian dalam proses penyempurnaan pelabuhan dibidang pola arus penumpang dan barang.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, dan agar sasaran tidak menyimpang dari pokok permasalahan, maka dibuat suatu perumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana skema sistem pola arus penumpang & kendaraan pada Pelabuhan sampalan saat keberangkatan dan kedatangan pada Pelabuhan Sampalan?
2. Bagaimana peran BPTD XII WILAYAH BALI & NTB selaku regulator Pelabuhan Sampalan dalam mengatasi masalah ini?

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dilakukannya penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengatur sistem pola arus penumpang & kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Sampalan Nusa Penida Bali.
2. Untuk memberikan masukan langkah-langkah yang harus dilakukan oleh BPTD XII WILAYAH BALI & NTB.

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat bagi taruna
  - a. Untuk mengaplikasikan ilmu-ilmu pengetahuan yang telah didapatkan selama mengikuti pendidikan Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
  - b. Menambah pengalaman dan wawasan dunia kerja bagi taruna untuk kepentingan setelah menyelesaikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
  - c. Untuk menyelesaikan tugas akhir taruna program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
2. Manfaat bagi Lembaga Pendidikan

Hasil penelitian tersebut diharapkan bisa digunakan sebagai referensi bagi penelitian-penelitian yang akan datang dalam konteks permasalahan yang berkaitan dengan Pola Arus penumpang di Pelabuhan.

### 3. Manfaat bagi Instansi

Memberikan masukan kepada BPTD XII WILAYAH BALI & NTB agar bisa membenahi dan menambahkan beberapa fasilitas Pola Arus yang masih kurang menurut persepsi pengguna jasa sehingga dapat mengoptimalkan pelayanan kepada pengguna jasa yang menggunakan moda transportasi ini.

### 4. Manfaat bagi pengguna jasa

Dapat memenuhi kepuasan pengguna jasa dalam menggunakan moda transportasi di Pelabuhan Sampalan Nusa Penida Bali jika penelitian ini di tindak lanjuti.

## **E. Batasan Masalah**

Agar permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) tidak menyimpang dan meluas dari pokok permasalahan maka, perlu adanya batasan pembahasan terhadap ruang lingkup permasalahan yang akan diteliti yaitu:

1. Berdasarkan tempat penelitian, maka hanya dilakukan pada wilayah Pelabuhan Sampalan Nusa Penida Bali.
2. Penelitian dilakukan mengikuti jam kerja kantor setempat.
3. Penelitian dikhususkan untuk membuat konsep pola arus arah kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Sampalan mulai dari loket sampai ke ruang tunggu hingga memasuki kapal pada Pelabuhan Sampalan Nusa Penida Bali.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Uraian Pendapat Peneliti Yang Terdahulu

Pada Pelabuhan Sampalan belum ada penelitian lain yang membahas tentang Pola Arus Penumpang dan Kendaraan, maka dari itu peneliti menggunakan hasil peneliti dengan tujuan penelitian yang sama akan tetapi berbeda lokasi.

**Tabel 2.1** Review Penelitian Sebelumnya

No	Pembahasan	Perbandingan	
		ULUL ALBAB M. KHAIRI (Tahun 2018)	M. ALDIAZ BATASA (Tahun 2022)
1.	Judul	PENERAPAN SISTEM ZONASI DAN PENGATURAN POLA ARUS LALU LINTAS PENUMPANG DAN KENDARAAN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN KAYANGAN KABUPATEN LOMBOK TIMUR	PENGATURAN POLA ARUS PENUMPANG DAN KENDARAAN PADA PELABUHAN SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI
2.	Tempat Penelitian	PELABUHAN PENYEBERANGAN KAYANGAN KABUPATEN LOMBOK TIMUR	PELABUHAN SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA KABUPATEN KARANGASEM PROVINSI BALI
3.	Waktu Penelitian	Tahun 2018	Tahun 2022
4.	Peraturan Yang Digunakan	PERMENHUB No. 29 Tahun 2016 tentang Sterilisasi Pelabuhan Penyeberangan. SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan	Peraturan Menteri No.91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan

## B. Landasan Teori

### 1. Landasan Hukum

#### a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

##### 1) Pasal 1 ayat (16)

Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

##### 2) Pasal 68

Pelabuhan memiliki peran sebagai berikut:

Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;

- a) Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- b) Tempat kegiatan alih moda transportasi;
- c) Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- d) Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang;
- e) Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

#### a. Peraturan Menteri No.13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalulintas

##### 1) Pada Bab II Tentang Spesifikasi Teknis Rambu Lalu Lintas Pasal 3

Rambu Lalu Lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas:

- a) rambu peringatan .

- b) rambu larangan.
- c) rambu perintah.
- d) rambu petunjuk.

2) Pasal Bab II Tentang Spesifikasi Teknis Rambu Lalu Lintas Bagian

Kedua Rambu Peringatan Pasal 7

- (1) Rambu peringatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.
- (2) Kemungkinan ada bahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan suatu kondisi atau keadaan yang membutuhkan suatu kewaspadaan dari pengguna jalan.

3) Pasal Bab II Tentang Spesifikasi Teknis Rambu Lalu Lintas Bagian

Kedua Rambu Peringatan Pasal 8

Rambu peringatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 terdiri atas rambu:

- a) peringatan perubahan kondisi alinyemen horizontal.
- b) peringatan perubahan kondisi alinyemen vertikal.
- c) peringatan kondisi jalan yang berbahaya.
- d) peringatan pengaturan lalu lintas.
- e) peringatan lalu lintas kendaraan bermotor.
- f) peringatan selain lalu lintas kendaraan bermotor.
- g) peringatan kawasan rawan bencana.
- h) peringatan lainnya.

- i) peringatan dengan kata-kata.
- j) keterangan tambahan tentang jarak lokasi kritis.
- k) peringatan pengarah gerakan lalu lintas.

b. Peraturan Menteri No.91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan

1) Pada Bab II Tentang Zonasi Pelabuhan Penyeberangan Pasal 3

(1) Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud:

- a) Zonasi A, untuk orang.
- b) Zonasi B, untuk Kendaraan.
- c) Zonasi C, untuk fasilitas vital.
- d) Zonasi D, untuk daerah khusus terbatas; dan
- e) Zonasi E, untuk kantong parkir di luar Pelabuhan Penyeberangan bagi Kendaraan yang akan menyeberang.

(2) Zonasi A sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:

- a) zona A1 berada pada wilayah pintu gerbang Pelabuhan sampai dengan loket pembelian tiket yang berfungsi untuk penempatan loket dan parkir Kendaraan serta pengantar/penjemput;
- b) zona A2 berada pada wilayah ruang tunggu penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu calon penumpang yang telah memiliki tiket; dan
- c) zona A3 berada pada wilayah akses penumpang untuk masuk ke dalam kapal yang berfungsi untuk pemeriksaan tiket penumpang.



## 2. Landasan Teori

Agar dalam pembahasan penelitian tidak terjadi kekeliruan dalam membahas masalah maka perlu adanya teori-teori yang ada hubungannya dengan objek penelitian. Adapun teori –teori yang akan dibahas sebagai berikut:

### a. Pengaturan

Pengaturan adalah suatu kebijakan yang ditetapkan oleh suatu badan lembaga yang bertujuan agar ditaati dan dilaksanakan oleh anggota lembaga.

### b. Transportasi

Nasution (2008), mengatakan bahwa Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan

Unsur – unsur transportasi meliputi lima hal yakni:

- 1) Adanya muatan yang diangkut.
- 2) Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutnya.
- 3) Ada jalanan yang dapat dilalui.
- 4) Ada terminal asal dan terminal tujuan
- 5) Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut

Miro (2010), Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

### c. Pelabuhan

Pelabuhan Menurut Suyono (2007:1), Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu

sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Pelabuhan Menurut Bambang Triatmodjo (2010:3), Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (crane) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transit) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

#### d. Penumpang

Menurut Damadjati (1995), Penumpang adalah setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut.

#### e. Angkutan Penyeberangan

1). Nasution (2008), mengatakan bahwa angkutan penyeberangan adalah suatu angkutan yang menghubungkan dua ujung jalan raya yang dipisahkan oleh sungai yang besar atau laut yang tidak begitu jauh.

2). Abubakar (2010), mengatakan bahwa angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan

jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Pada prinsipnya, Angkutan Penyeberangan tidak mengangkut barang lepas, barang-barang yang diangkut harus dimasukkan kedalam kendaraan.

f. Perahu Motor

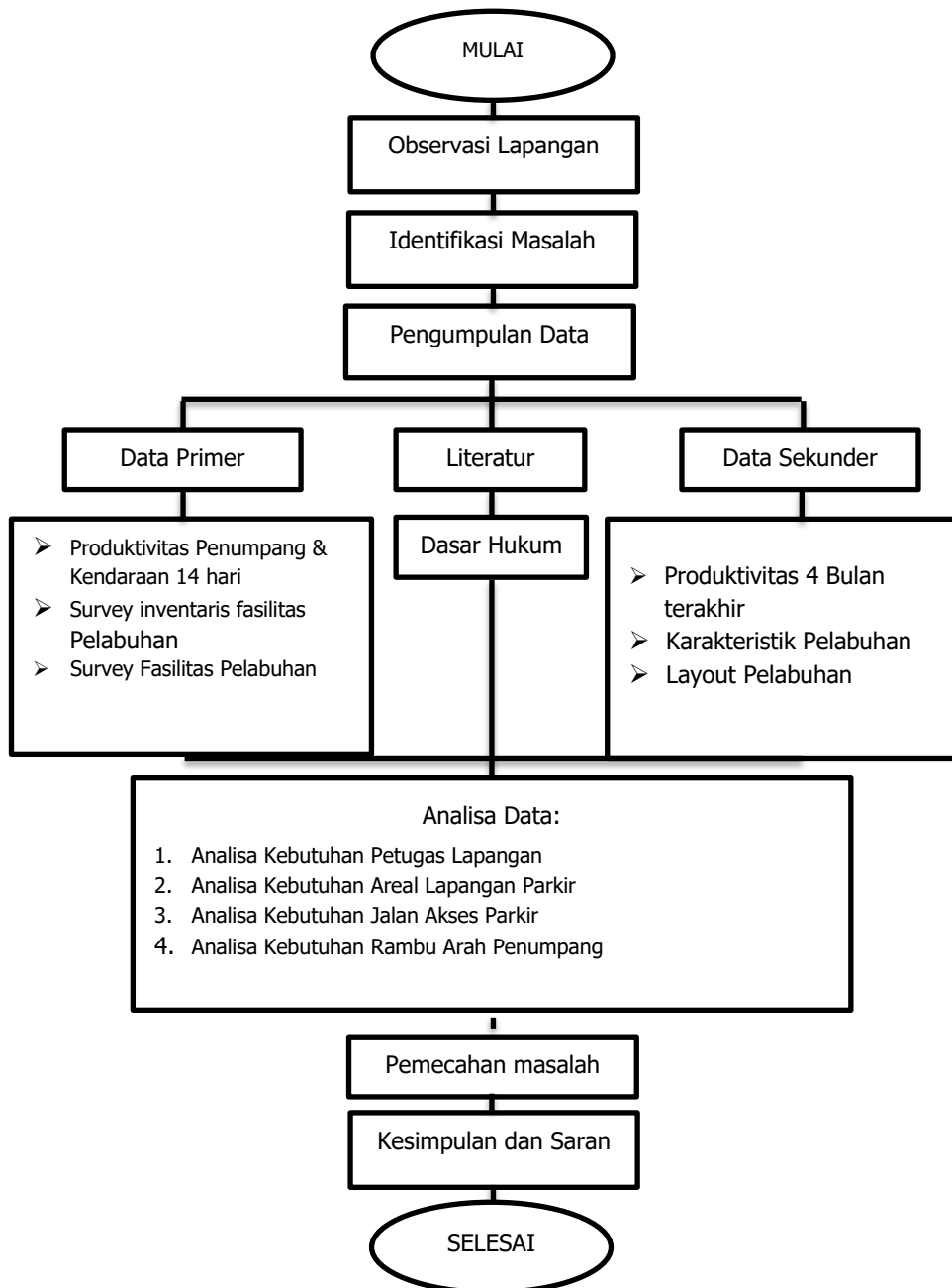
Perahu yang memiliki mesin dalam yang di tempel dan dipasang di bagian belakang, memuat mesin pembakaran dalam, kotak gigi dan baling-baling dalam sebuah unit portabel.

g. Pola Arus Penumpang Dan Kendaraan

Kegiatan penumpang dari awal mendatangi pelabuhan sampai penumpang naik ke kapal, begitu juga saat penumpang turun dari kapal dan akan meninggalkan pelabuhan. Serta kegiatan kendaraan bermobilisasi pada pelabuhan antara masuk dan keluar kendaraan.

### C. Kerangka Penelitian

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah bagan alir pikir penelitian ini. Adapun bagan alir penelitian ini dapat dilihat pada gambar 2.1 :



**Gambar 2.1** Bagan Alur Penelitian

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan jenis penelitian yakni penelitian deskriptif, dimana pada penelitian deskriptif peneliti lebih berfokus pada menjelaskan hasil analisis dari peneliti dan akan mendapatkan hasil dari analisis pada suatu peristiwa yang terjadi.

Adapun tujuan utama dari jenis penelitian ini adalah untuk memberi penjelasan dan menggambarkan fenomena atau peristiwa yang diteliti. Kriteria yang dimiliki oleh penelitian deskriptif yaitu masalah yang dirumuskan harus layak untuk diteliti. Rumusan masalah yang ingin diangkat harus dikaji terlebih dahulu apakah rumusan masalah tersebut memiliki nilai ilmiah.

Penelitian deskriptif ini juga tidak dapat terlalu luas tujuannya. Dimana tujuan dari penelitian ini harus spesifik kepada suatu permasalahan, dan peneliti mengambil permasalahan tentang pola arus penumpang dan kendaraan yang akan dibahas.

Peneliti juga telah melakukan survey langsung ke lapangan dimana peneliti mencari suatu data dari pelabuhan baik berupa lokasi antar ruangan dan struktur bangunan agar dapat mendapatkan suatu data skema pola arus yang nyaman untuk digunakan oleh penumpang.

#### **B. Sumber Data/Subyek Penelitian**

Demi kelangsungan dalam pencarian data, maka peneliti mencari data yang diperlukan dari beberapa instansi yang bersangkutan yakni:

1. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali & NTB,

Data yang di dapat:

- a. Data Sekunder berupa denah Pelabuhan Sampalan

2. Pelabuhan Sampalan, Data yang di dapat:

- a. Data Primer berupa pengukuran Pelabuhan

### C. Metode Pengumpulan Data

Penulisan Kertas Kerja Wajib ini menggunakan beberapa metode pendekatan dalam mendapatkan data sebagai bahan acuan. Pendekatan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi dimana objek berada. Sumber-sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Primer

Data Primer adalah data yang didapatkan langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data primer yaitu:

- a. Metode Survei

Surveyor menghitung/mencacah jumlah objek dalam suatu kurun waktu tertentu dengan menggunakan alat bantu (seperti: *counter*, dll) ataupun dengan bantuan garis lurus (untuk menunjukkan angka 5). Data yang diperoleh berupa data kuantitatif yang akurat.

- 1) Produktivitas Harian

Menghitung produktivitas keberangkatan penumpang per hari pada lintasan Kusamba – Nusa Penida

- 2) Dokumentasi Kondisi Sarana dan Prasarana yang ada pada pelabuhan.

b. Metode Observasi

Observasi merupakan kegiatan mengadakan pengamatan secara langsung pada objek yang diteliti yang berguna untuk mendapatkan gambaran yang tepat mengenai objek pengamatan dan permasalahan yang ada. Observasi yang dilakukan di fokuskan pada kondisi saat kegiatan operasional pelabuhan.

2. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang bukan didapat sendiri dari hasil survey tetapi diperoleh dari berbagai instansi yang terkait pada obyek penelitian yang kemudian diolah serta di rekapitulasi sehingga menjadi satu data yang baku. Cara yang digunakan untuk mengumpulkan data sekunder antara lain:

a. Metode Kepustakaan (*Literature*)

Metode yang berasal dari literatur atau buku-buku yang ada di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang dan buku-buku lain yang terkait dengan penelitian ini.

b. Metode Institusional

Metode ini berkaitan dengan data-data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait dalam penelitian ini. Data-data yang dikumpulkan dari berbagai macam instansi yang terkait dengan penelitian, yaitu:

- 1) BPTD XII Provinsi Bali & NTB serta operator Pelabuhan Sampalan Nusa Penida
- 2) Badan Pusat Statistik Kabupaten Klungkung

- c. Dalam pengumpulan data sekunder ini penulis mendapatkan data:
- 1) Produktivitas Angkutan selama 15 hari Terakhir
  - 2) Sarana dan prasarana Pelabuhan
  - 3) Karakteristik Pelabuhan yang beroperasi pada Pelabuhan Sampalan Nusa Penida Bali

#### **D. Teknik Analisa Data**

Untuk melaksanakan suatu analisa dalam pola arus, peneliti menggunakan cara yakni melaksanakan pengukuran pada pelabuhan berdasarkan ukuran layout yang telah diberikan. Lalu *layout* dan hasil ukuran tersebut diubah menjadi suatu gambar 3D menggunakan aplikasi bernama *Sketchup* dan dari gambar 3D yang sesuai dengan ukuran asli pelabuhan. Dibuatlah beberapa keterangan dengan pembagian suatu wilayah berdasarkan pemikiran penulis. Dari hasil analisa penulis itulah ditetapkan hasil akhir dari suatu permasalahan dalam Pola Arus Pelabuhan Sampalan.



## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Wilayah Objek Penelitian

##### 1. Kondisi Geografis



**Gambar 4.1** Peta Kabupaten Klungkung

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Bali

Secara geografis Kabupaten Klungkung terletak di antara  $115^{\circ}21'28''$  -  $115^{\circ}37'43''$  Bujur Timur dan  $80^{\circ}27'37''$  -  $80^{\circ}49'00''$  Lintang Selatan. Kabupaten Klungkung merupakan kabupaten yang paling kecil dari 9 (sembilan) Kabupaten dan Kodya di Bali, Kabupaten Klungkung memiliki panjang pantai sekitar 90 km, daratan 20 km dan Kepulauan Kusa Penida 70 km, sehingga merupakan potensi perekonomian laut dengan budidaya rumput laut dan penangkapan ikan. Permukaan tanah pada umumnya tidak rata, bergelombang bahkan sebagian besar berupa bukit-bukit terjal yang kering dan tandus, hanya sebagian kecil saja merupakan dataran rendah.

## 2. Batas Administrasi

Kabupaten Klungkung memiliki luas wilayah sebesar 315 km<sup>2</sup>, dengan sepertiganya (112,16 km<sup>2</sup>) terletak di antara pulau Bali dan dua pertiganya (202,84 km<sup>2</sup>) lagi merupakan kepulauan Nusa Penida. Adapun dengan batas wilayah sebagai berikut:

**Tabel 4.1** Batasan Wilayah Pulau Bali

No.	Bagian	Nama
1.	Utara	Kabupaten Bangli
2.	Timur	Kabupaten Karangasem
3.	Barat	Kabupate Gianyar
4.	Selatan	Samudera Hindia

Sumber: Google

## 3. Kependudukan

Pola laju pertumbuhan penduduk dan migrasi penduduk suatu wilayah membawa konsekuensi terhadap persebaran dan kepadatan penduduk. Wilayah – wilayah dengan pertumbuhan penduduk dan kepadatan yang relatif lebih tinggi dengan wilayah tetangganya menunjukkan bahwa terjadi migrasi penduduk dengan berbagai alasan misalnya tersedia sumber daya alam, jasa, pekerjaan dan lainnya. Berikut adalah kepadatan penduduk per kecamatan di Kabupaten Klungkung dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.2** Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Klungkung Tahun 2020

Kecamatan	Proyeksi penduduk kabupaten klungkung (jiwa)		
	2018	2019	2020
Dawan	34.720	34.870	35.040
Banjarangkan	39.450	39.690	39.910
Nusa penida	45.580	45.610	45.660
Klungkung	58.550	58.930	59.290
Jumlah	178.300	179.100	179.900

Sumber: Badan Pusat Statistik Bali, 2020.

Berdasarkan data tabel di atas dapat dilihat penduduk terbesar terdapat di Kecamatan klungkung dengan jumlah penduduk 59.290 jiwa di tahun 2020 dan jumlah penduduk terkecil yaitu Kecamatan dawan dengan jumlah penduduk 35.040 jiwa di tahun 2020.

**Tabel 4.3** Luas Daerah Menurut Kecamatan di Kabupaten Klungkung Tahun 2020

Kecamatan klungkung	Luas wilayah kabupaten klungkung (hektar)		
	2018	2019	2020
Dawan	3.738	3.738	3.738
Banjarangkan	4.573	4.573	4.573
Nusa penida	20.284	20.284	20.284
Klungkung	2.905	2.905	2.905
Jumlah	31.500	31.500	31.500

Sumber: Badan Pusat Statistik Bali, 2020.

#### 4. Komoditi Daerah

##### a. Pertanian

##### 1) Tanaman Pangan

Komoditas pertanian tanaman pangan yang paling banyak di Kabupaten Klungkung adalah padi yang mencapai 39,481 ton. Terdapat sekitar sembilan jenis pangan diantaranya yakni padi sawah, gabah kering giling, jagung, ubi kayu, ubi jalar, kacang tanah, kacang hijau dan kacang kedelai.

**Tabel 4.4** Produksi Pangan di Kabupaten Klungkung Tahun 2020

<b>Tanaman Pangan</b>	<b>Produksi (ton)</b>
Padi	39,481
Jagung	8,500
Kedelai	375
<b>Jumlah</b>	<b>48,356</b>

Sumber: Badan Pusat Statistik Bali, 2020.

##### 2) Hortikultura

Produksi hortikultura adalah hasil menurut bentuk produksi dari setiap tanaman sayuran, buah-buahan, biofarmaka dan tanaman hias yang diambil berdasarkan luas yang dipanen/ tanaman yang menghasilkan pada bulan/triwulan laporan. Tanaman sayuran yang terdapat di Kabupaten Klungkung diantaranya bawang daun, bawang merah, bawang putih, bayam, blewah, buncis, cabai besar, cabai rawit, jamur, kacang merah, kacang panjang, cabai, bayam, kubis, petsai, kacang panjang, kangkung, kembang kol, kentang, tomato, terong, buncis, ketimun, ketimun, kubis, labu siam, lobak, melon, paprika, sawi, semangka, stroberi, terung, tomat, dan wortel.

Cabai besar merupakan tanaman penghasil produksi terbesar yang mencapai 379.768 ton. Sementara itu, untuk tanaman buah-buahan yang paling banyak adalah buah Semangka yang mencapai 250.067 ton.

**Tabel 4.5** Produksi Hortikultura di Provinsi Bali Tahun 2020

<b>Jenis Tanaman</b>	<b>Produksi (ton)</b>
Sawi	11.585,1
Ketimun	1.552,2
Terong	10,6
Cabai Rawit	1.724,8
Kacang Panjang	677,3
Pisang	4.325,7
Mangga	735,7
Pepaya	279
Nangka	242,2
<b>Jumlah</b>	<b>21.132,6</b>

Sumber: Badan Pusat Statistik Bali, 2020.

b. Perkebunan

Bentuk produksi perkebunan di Kabupaten Klungkung adalah kelapa sawit, kelapa, karet, kopi, kakao, tebu, tembakau dan jambu mete. Tanaman kelapa adalah produksi tanaman terbesar yakni mencapai 19.239,92 kuintal.

c. Peternakan

Populasi ternak di Kabupaten Klungkung mayoritas adalah sapi dan babi dengan jumlah ternak sapi sebanyak 126.437 ekor dan jumlah ternak babi sebanyak 102.530 ekor di tahun 2020. Sedangkan dari populasi unggas, jumlah ayam pedaging masih mendominasi jenis

unggas lainnya yaitu sebanyak 3.059.562 ekor.

d. Perikanan

Produksi perikanan pada tahun 2020 tercatat mencapai 19.243 ton, dengan produksi perikanan tangkap di laut

e. Industri

Sektor Industri merupakan sektor utama dalam perekonomian indonesia. Industri manufaktur dikelompokkan ke dalam 4 golongan berdasarkan banyaknya pekerja, yaitu industri besar, industri sedang/menengah, dan industri kecil dan industri mikro. Unit usaha di Kabupaten Klungkung berjumlah 14.456-unit yang tersebar di semua kecamatan dan mampu menyerap tenaga kerja sebanyak 16.961 orang pada tahun 2020.

f. Perdagangan

Sektor perdagangan merupakan sektor yang sangat penting di dalam perputaran roda perekonomian di suatu wilayah. Sektor ini sangat dipengaruhi oleh tingkat suplai dan permintaan (*demand*). Perkembangan sektor perdagangan dapat tercermin dari salah satu indikator, yaitu banyaknya surat izin usaha perdagangan (SIUP) yang diterbitkan.

Jumlah perusahaan di Kabupaten Klungkung sebanyak 14.456 yang diantaranya 14.077 perusahaan kecil dan 379 perusahaan kerajinan rumah tangga.

## 5. Sarana dan Prasarana Transportasi

Transportasi darat dan prasarana perhubungan darat di Kabupaten Klungkung cukup memadai, terdapat 17,40 km jalan negara (arteri primer), 20,97 km jalan provinsi (kolektor provinsi), 342,46 km jalan kabupaten (kolektor kabupaten) dan 203,226 km jalan desa (lokal). Jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Klungkung daratan tercatat 3.621-unit dan di Kecamatan Nusa Penida tercatat 23 truk, 81 pick-up dan 641 sepeda motor. Kecamatan Nusa Penida yang meliputi wilayah Nusa Penida, Nusa Ceningan dan Nusa Lembongan dengan kondisi geografis terpisah dari daratan Pulau Bali, sampai saat ini satu-satunya akses transportasi yang tersedia adalah transportasi laut atau penyeberangan.

Dan untuk saat ini telah di bangunnya suatu proyek yang Bernama Segitiga Emas dimana meliputi Pelabuhan Sanur, Pelabuhan Bias Munjul, Dan Pelabuhan Sampalan dimana yang menjadi tempat objek *focus* penelitian yakni pada Pelabuhan Sampalan sebagai Prasarana akses transportasi penyeberangan guna mencapai Pulau Nusa Penida dari Pulau Bali. Dimana kapal *Fastboat* lah yang menjadi Sarana penyeberangan dari Bali ke Nusa Penida begitu juga sebaliknya. Dimana Pelabuhan Sampalan memang untuk Kapal *Fastboat*.

Karakteristik fastboat yang beroperasi di lintas Sampalan - Kusamba dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 4.6** Karakteristik Kapal Pelabuhan Sampalan

No	Nama Kapal	Pemilik	GT	Knot	Dimensi			Kapasitas Pnp
					Panjang (LOA)	Panjang (LPB)	Lebar (Breadth)	
1	The Angkal 1	PT. The Angkal Fast Cruise	30	26,4	18,43 m	16,83 m	4,10 m	80
2	The Angkal 2		30	26	18,53 m	16,90 m	4,10 m	80
3	The Angkal 4		32	26,5	18,55 m	16,90 m	4,10 m	100
4	The Angkal 5		32	26,7	18,55 m	17,53 m	3,90 m	100
5	The Sekar jaya Sahabat	PT. The Sekar Jaya	30	26	18,53 m	16,90 m	4,10 m	80
6	The Sekar Jaya Elephant		26	26	18,30 m	16,48 m	4,00 m	80
7	The Sekar Jaya Casplavilla		27	26,5	18,36 m	16,53 m	4,05 m	90
8	Gangga Ekspres 5	PT. Gangga Ekspres	26	26,6	18,30 m	16,48 m	4,05 m	80
9	Gangga Ekspres 6		27	26,4	18,36 m	16,53 m	4,05 m	90
10	Gangga Ekspres 71		30	26	18,43 m	16,83 m	4,10 m	80
11	Gangga Ekspres 8		30	26,5	18,53 m	16,90 m	4,10 m	80
12	Gangga Ekspres 9		32	26,8	18,55 m	16,90 m	4,10 m	150
13	Gangga Ekspres 18		26	26,5	18,53 m	16,90 m	4,10 m	80

Sumber: BPTD Wil.XII Provinsi Bali & NTB

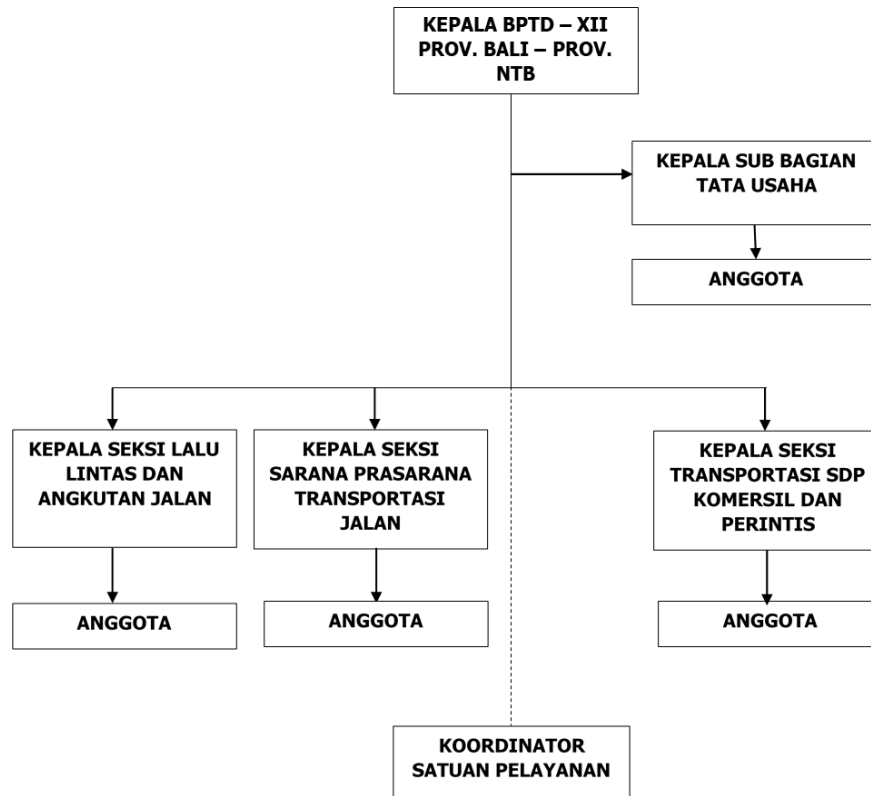
## 6. Instansi Pembina Transportasi

Instansi yang memegang alih atau yang membina Transportasi pada pelabuhan Sampalan yakni:

- a. BPTD Wil. XII Prov. Bali & NTB sebagai regulator pelabuhan.

Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat adapun struktur organisasi yang terdapat di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat sebagai berikut :





**Gambar 4.2** Struktur Organisasi BPTD  
Sumber: BPTD Wil.XII Provinsi Bali & NTB

Balai Pengelola Transportasi Darat atau yang disingkat menjadi BPTD adalah sebuah organisasi pemerintahan di bawah Kementerian Perhubungan yang dibentuk pada tanggal 30 Desember 2016 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Memulai melaksanakan tugas secara resmi pada tanggal 21 Juli 2017 yang memiliki tugas dalam rangka pengaturan transportasi darat di Indonesia yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktur Jendral Perhubungan Darat.

Tugas dan Wewenang Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah  
XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat:

1) Kepala BPTD

Kepala BPTD mempunyai tugas menyampaikan laporan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD secara berkalan atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan.

Kepala BPTD harus menyusun analisis jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja, uraian tugas, standar kompetensi jabatan, dan evaluasi jabatan terhadap seluruh jabatan dilingkungan BPTD.

2) Sub Bagian Tata Usaha:

Sub bagian tata usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan rencana, program dan anggaran, urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat serta evaluasi dan pelaporan.

3) Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

Seksi lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, pengawasan angkutan orang lintas batas negara dan/atau antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundangan-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan

kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan.

4) Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan:

Seksi sarana dan prasarana transportasi jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A, terminal barang, unit pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB), pelaksana kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan, serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.

5) Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis:

Seksi transportasi sungai, danau dan penyeberangan komersial dan perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, penjamin keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan, pengusulan dan

pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

#### 6) Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### 7) Satuan Pelayanan

Satuan pelayanan merupakan satuan tugas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala BPTD, serta melaksanakan tugas berdasarkan penugasan yang diberikan oleh Kepala BPTD.

- b. Dinas Perhubungan Kabupaten Klungkung sebagai pemberi izin trayek.
- c. Para Pengusaha pemilik kapal yakni:
  - 1) PT. Angkal Fast Cruise
  - 2) PT. Gangga Express
  - 3) PT. Sekar Jaya Group
  - 4) PT. Idola
- d. Basarnas sebagai operator keselamatan pelayaran
- e. Kesyahbandaran perhubungan laut sebagai pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran
- f. Desa adat Kabupaten Klungkung sebagai penyedia jasa pengelola parkir

#### 7. Produktifitas angkutan dan Jaringan Transportasi Penyeberangan

## a. Produktifitas angkutan

Berikut merupakan produktifitas angkutan penumpang keberangkatan pada Pelabuhan Sampalan selama 15 hari:

**Tabel 4.7** Produktifitas Keberangkatan Penumpang

No	Keberangkatan	
	Tanggal	Penumpang
1	21- Maret -22	646
2	22- Maret -22	743
3	23- Maret -22	937
4	24- Maret -22	706
5	25- Maret -22	902
6	26- Maret -22	1068
7	27- Maret -22	1528
8	28- Maret -22	1341
9	29- Maret -22	955
10	30- Maret -22	969
11	31- Maret -22	996
12	01- April -22	1012
13	02- April -22	573
14	03- April -22	1029
15	04- April -22	741
Total		14.146

Sumber: Observasi Tim PKL Bali

Berikut merupakan produktifitas angkutan penumpang kedatangan pada Pelabuhan Sampalan selama 15 hari:

**Tabel 4.8** Produktifitas Kedatangan Penumpang

No	Kedatangan	
	Tanggal	Penumpang
1	21- Maret -22	722
2	22- Maret -22	739
3	23- Maret -22	670
4	24- Maret -22	560
5	25- Maret -22	675
6	26- Maret -22	1227
7	27- Maret -22	1195
8	28- Maret -22	827
9	29- Maret -22	586
10	30- Maret -22	670
11	31- Maret -22	688
12	01- April -22	791
13	02- April -22	610
14	03- April -22	1269
15	04- April -22	655
Total		11.884

Sumber: Observasi Tim PKL Bali

b. Jaringan Transportasi Pada Pelabuhan Sampalan Nusa Pendiia yakni:



**Gambar 4.3** Trayek Pelabuhan Sampalan

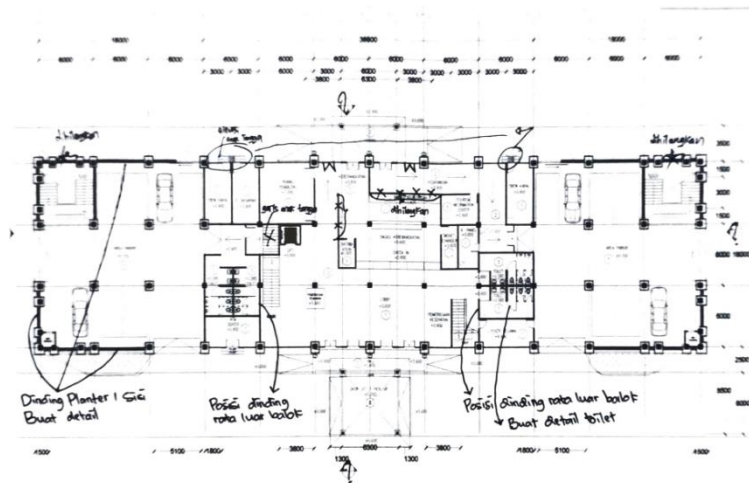
Sumber: Google

- 1) Sampalan - Kusamba
- 2) Sampalan – Sanur

## B. Hasil Penelitian

### 1. Penyajian Data

Untuk Pembahasan Penelitian, Peneliti melakukan penelitian pada Pelabuhan Sampalan Berikut adalah Layout dari Pelabuhan Sampalan:



**Gambar 4.4** Layout Pelabuhan Sampalan

Sumber: BPTD Wil.XII Bali & Ntb

Pelabuhan Sampalan sendiri untuk Gedung nya memiliki karakteristik sebagai berikut



**Gambar 4.5** Layout Gedung Pelabuhan Sampalan

Sumber: BPTD Wil.XII Bali & Ntb

Panjang: 72 Meter
Lebar: 18 Meter
Luas Bangunan: 1.296 M <sup>2</sup>
Tinggi: 10 Meter (Lps +4 Meter )

Pelabuhan Sampalan ini terbagi menjadi dua fasilitas yakni fasilitas daratan dan fasilitas perairan

a. Fasilitas Daratan:

1) Gedung Terminal

Gedung terminal ini memiliki luas 1.380 m<sup>2</sup>. Didalam gedung terminal ini terdapat ruang tunggu penumpang, loket dan toilet penumpang.



**Gambar 4.6** Tampak Depan Pelabuhan Sampalan

2) Lapangan Parkir

Lapangan parkir berfungsi untuk tempat parkir kendaraan. Lapangan parkir yang tersedia sekarang adalah sebagai tempat parkir siap muat kendaraan dan tempat parkir karyawan.





**Gambar 4.7** Lapangan Parkir Pelabuhan Sampalan

### 3) Ruang Tunggu

Ruang Tunggu berfungsi untuk penumpang yang menunggu kedatangan kapal. Berikut adalah ruang tunggu yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Sampalan:



**Gambar 4.8** Ruang Tunggu Pelabuhan Sampalan

### 4) Musala

Musala adalah tempat atau rumah kecil menyerupai masjid yang digunakan oleh penumpang sebagai tempat mengaji dan shalat bagi umat Islam.



**Gambar 4.9** Mushola Pelabuhan Sampalan

#### 5) Toilet

Toilet adalah fasilitas sanitasi untuk tempat buang air besar dan kecil yang disediakan di terminal penumpang baik penumpang yang hendak naik ke kapal ataupun yang turun dari kapal.



**Gambar 4.10** Toilet Pelabuhan Sampalan

b. Fasilitas Perairan:

1) Dermaga

Dermaga adalah suatu bangunan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal. Pada Pelabuhan Penyeberangan Sampalan hanya memiliki 2 dermaga jenis *ponton* dengan kapasitas GT kapal maksimal 32.



**Gambar 4.11** Dermaga Pelabuhan Sampalan

2) *Break Water*

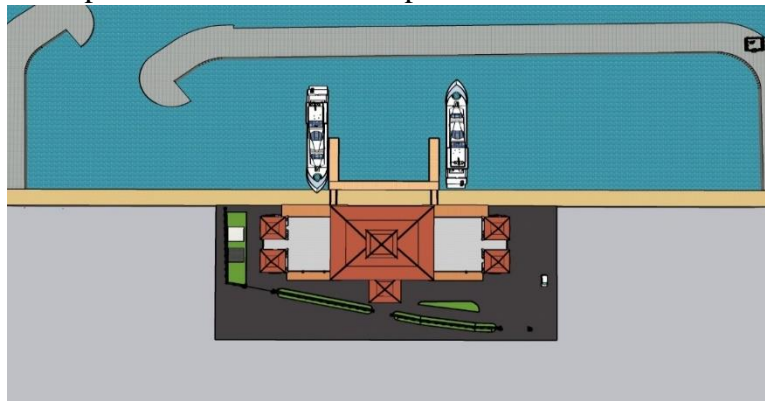
*Break Water* ini berfungsi untuk menahan arus ombak masuk ke area kolam pelabuhan agar tidak mengganggu mobilitas kapal pada saat akan meninggalkan atau memasuki area kolam pelabuhan untuk sandar di darmaga.



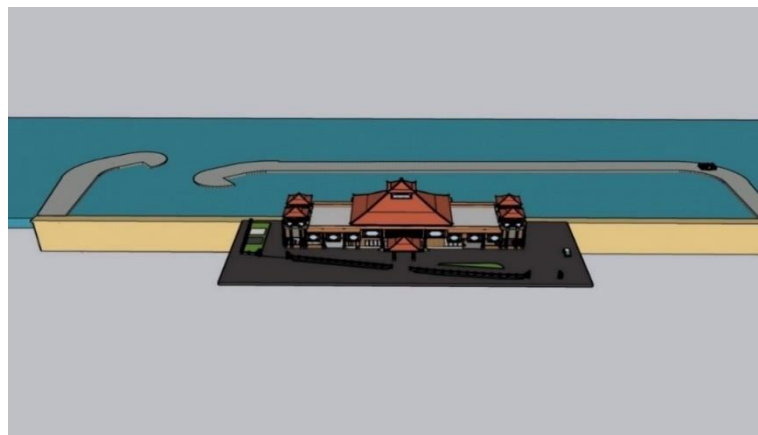
**Gambar 4.12** Breakwater Pelabuhan Sampalan

## 2. Pembahasan Mengenai Pola Arus

Untuk Menentukan pola arus yang efisien maka peneliti membuat model 3D dan 2D dari Pelabuhan Sampalan Berdasarkan *Layout* menggunakan aplikasi Bernama Sketchup



**Gambar 4.13** Tampak Atas Pelabuhan Sampalan 3D



**Gambar 4.14** Tampak Depan Pelabuhan Sampalan 3D



**Gambar 4.15** Bagian Depan Pelabuhan Sampalan 3D

Berdasarkan pengamatan yang peneliti lakukan, peneliti menyimpulkan bahwa terdapat tiga akses untuk memasuki Pelabuhan Sampalan ini. Dimana peneliti menetapkan akses masuk ada pada gerbang paling kiri, dan akses keluar pada gerbang kanan. Dan gerbang tengah merupakan akses masuk untuk pejalan kaki.



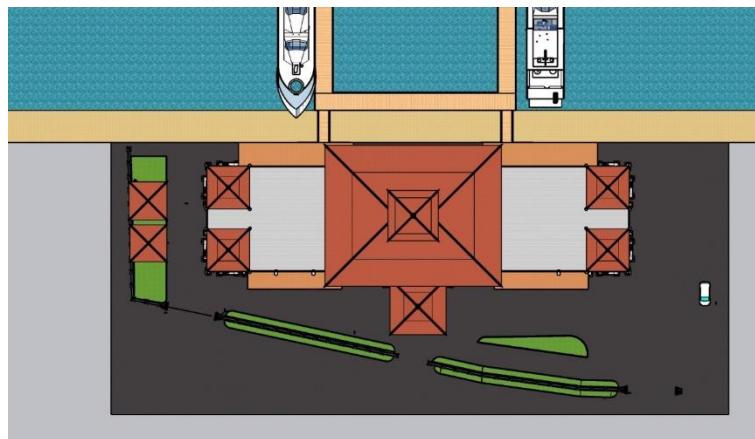
**Gambar 4.17** Akses Masuk Kendaraan Pelabuhan Sampalan 3D



**Gambar 4.16** Akses Masuk Kendaraan Pelabuhan Sampalan 3D

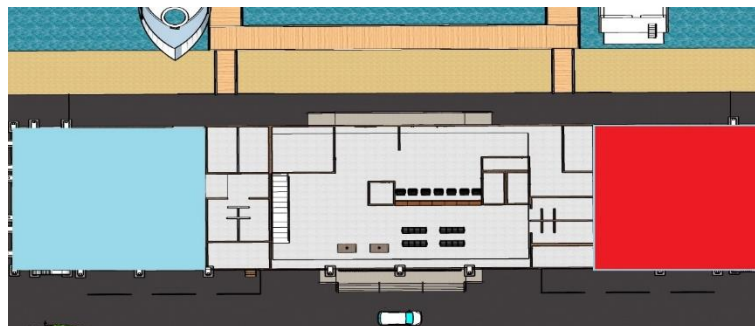


**Gambar 4.18** Akses Pejalan Kaki Pelabuhan Sampalan 3D



**Gambar 4.19** Tampak Atas Pelabuhan Sampalan 3D

Dengan ditentukannya akses pola arus pada Pelabuhan Sampalan maka peneliti juga membagi area untuk mobilitas kendaraan sebagai berikut.



**Gambar 4.20** Pembagian Area Parkir Pelabuhan Sampalan 3D



Dimana area berwarna biru muda untuk wilayah parkir kendaraan penumpang yang menaruh kendaraan di pelabuhan. Area berwarna merah





adalah area untuk parkir kendaraan yang akan menjemput kedatangan penumpang.

1. Analisa Penambahan Rambu pada Pengaturan Pola Arus Pelabuhan Sampalan

Pada Pelabuhan Sampalan membutuhkan penambahan alat bantu berupa rambu dimana rambu ini dapat membantu para pengguna jasa pelabuhan untuk menggunakan jasa pelabuhan. Perlu adanya rambu untuk memberikan peringatan, perintah, larangan dan petunjuk bagi pengguna jasa, marka untuk mengarahkan arus lalu lintas dan peralatan jalan Rambu, marka dan peralatan jalan yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:

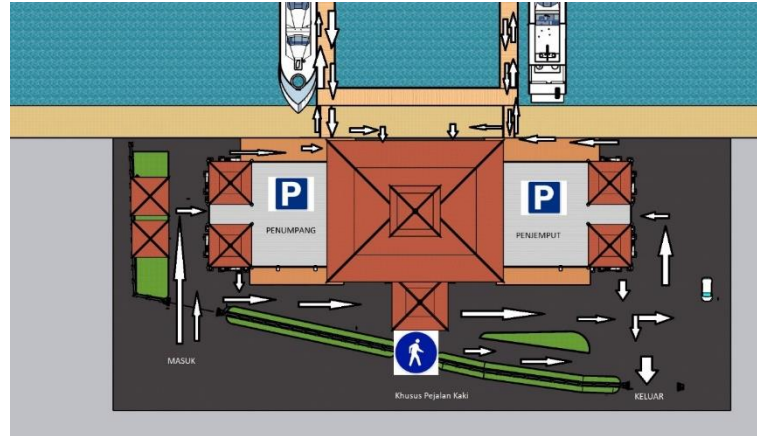
**Tabel 4.9** Marka Yang dibutuhkan Pada Pelabuhan Sampalan

No	Jenis rambu	Peletakan rambu	Jumlah yang direncanakan	fungsi
1		Rambu ini diletakkan di wilayah tertentu. Seperti akses kantor petugas	1 buah	Rambu tersebut berfungsi agar orang yang tidak berkepentingan tidak memasuki wilayah yang diletakkan rambu tersebut
2		Diletakkan di gerbang masuk pelabuhan	1 buah	Agar kendaraan dapat mengetahui arah untuk masuk ke parkiran kanan atau keluar melalui gerbang kanan

No	Jenis rambu	Peletakan rambu	Jumlah yang direncanakan	fungsi
3		Diletakkan di depan gerbang kanan	1 buah	Agar sebagai acuan kendaraan untuk menggunakan gerbang kanan sebagai akses keluar kendaraan
4		Rambu ini diletakkan di depan pintu masuk penumpang ke Gedung utama	1 buah	Peringatan untuk pemilik kendaraan agar tidak memarkirkan kendaraannya di sepanjang jalan yang diletakkan rambu tersebut
5		Diletakkan di area parkir kendaraan pengantar/penjemput dan parkir karyawan	2 buah	Sebagai pemberitahuan bagi pemilik kendaraan harus memarkirkan kendaraan di area yang ditempatkan rambu tersebut
6		Diletakkan di jalur khusus pejalan kaki pada gerbang tengah	1 buah	Sebagai pemberitahuan bahwa pada jalur tersebut hanya dapat dilalui oleh pejalan kaki

Sumber: TIM PKL Bali





**Gambar 4.21** Pola Arus Kendaraan Pelabuhan Sampalan 3D

- 1) Pola Arus Masuknya Kendaraan dan Keluar dari area Pelabuhan Sampalan:
  - a) Kendaraan berupa roda empat (mobil) dan dua (motor) masuk melalui akses masuk kendaraan.
  - b) Kendaraan dapat masuk ke area parkir kiri apa bila hendak meninggalkan kendaraan pada pelabuhan, dan masuk ke area depan pelabuhan apabila untuk menurunkan penumpang, dan masuk ke area parkir kanan apabila hendak untuk menjemput penumpang.
  - c) Kendaraan keluar area pelabuhan melalui akses gerbang paling kanan.
  - d) Kendaraan dilarang masuk melalui gerbang tengah karena khusus untuk pejalan kaki saja.

## 2. Analisa Pola Arus Penumpang dan kendaraan

Pada saat ini Penumpang dan kendaraan pengelola jasa belum menerapkan suatu aturan dikarenakan Pelabuhan Sampalan baru selesai dibangun pada tahun 2022. Maka setelah dibangunnya Gedung utama Pelabuhan Sampalan maka pola arus penumpang dan kendaraan harus lah ditetapkan. dan disini peneliti akan mencoba untuk membuat Skema Pola Arus penumpang dan kendaraan pada Pelabuhan Sampalan.

Akibatnya sering kali penumpang yang tidak tau kemana harus menuju ke tempat dermaga kapal dikarenakan loket kapal berada diluar area pelabuhan,dan sering kali juga terjadinya penumpukan kendaraan karena belum ada penetapan area parkir.

Penumpang juga banyak yang tidak teratur karena mereka tidak mengakses pelabuhan melalui Gedung utama sehingga penumpang mengalami penumpukan karena menunggu naik kapal berada di posisi luar pelabuhan.



**Gambar 4.22** Kepadatan Kedatangan Penumpang Pelabuhan Sampalan 3D

#### 1) Analisa Pola Arus Kendaraan

Untuk akses kendaraan dibagi menjadi tiga gerbang yakni:

Gerbang Kiri : Akses Masuk Kendaraan
Gerbang Tengah : Akses Pejalan Kaki
Gerbang Kanan : Akses Keluar Kendaraan



**Gambar 4.23** Gerbang Kiri Akses Masuk Kendaraan

Pada gerbang kiri pelabuhan telah ditetapkan sebagai gerbang masuk Penumpang dan kendaraan, dimana kendaraan dapat masuk untuk mengakses area parkir sebelah kiri bagi yang meninggalkan kendaraan di pelabuhan dan area parkir sebelah kanan apabila untuk menjemput kendaraan.



**Gambar 4.24** Gerbang Tengah Akses Pejalan Kaki

Pada gerbang tengah merupakan akses pejalan kaki dimana untuk kendaraan yang mengantar dapat menurunkan penumpang di depan pelabuhan pada area gerbang tengah, dan penumpang langsung dapat masuk ke Gedung utama

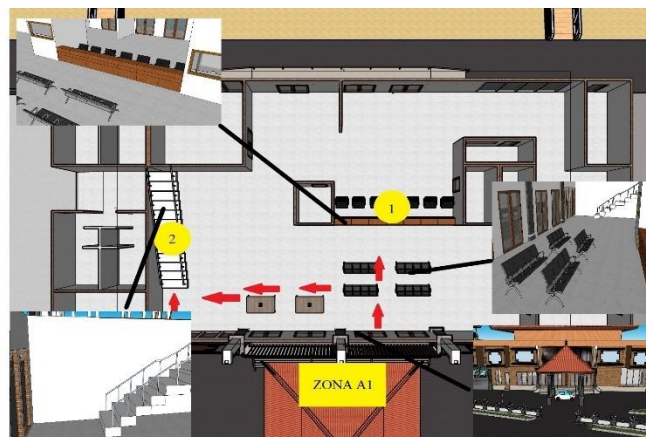


**Gambar 4.25** Gerbang Kanan Akses Keluar Kendaraan Pelabuhan Sampalan 3D

Pada gerbang bagian kanan merupakan akses untuk keluar kendaraan, dan pada bagian kanan area parkir kanan terdapat lapangan untuk akses kendaraan mutar dan masuk ke area parkir kanan atau keluar melalui gerbang kanan.

## 2) Analisa Pola Arus Penumpang Keberangkatan

- a) Penumpang masuk ke Gedung utama, melalui pintu depan pelabuhan. Dan melewati Zona A1 tempat parkir kendaraan menurunkan penumpang.



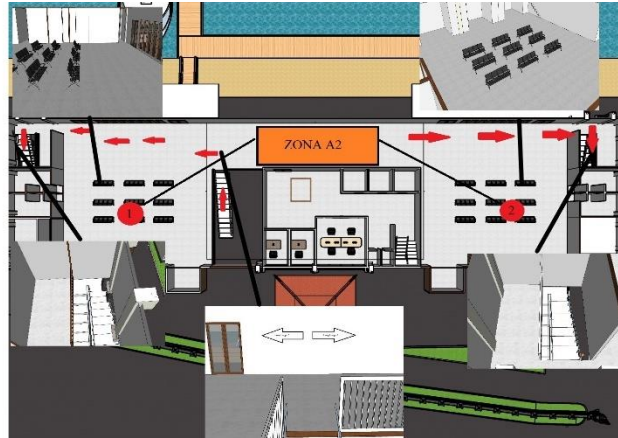
**Gambar 4.26** Skema Pola Arus Pelabuhan Sampalan 3D

- b) Penumpang membeli tiket pada loket yang tersedia, dimana loket tersebut telah tersedia perusahaan kapal yang menyediakan jasa penyeberangan.



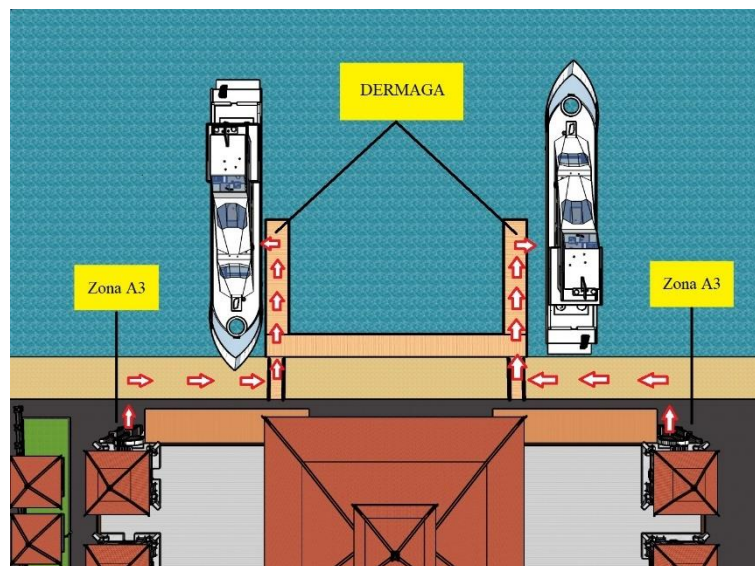
**Gambar 4.27** Loket Pada Pelabuhan Sampalan 3D

- c) Penumpang Naik Tangga keatas menuju lantai 2 ruang tunggu memasuki area Zona A2 diperuntukkan untuk ruang tunggu penumpang sesuai dengan area dermaga.
- d) Penumpang akan terbagi menjadi dua kategori yakni penumpang melalui dermaga 1 atau penumpang melalui dermaga 2, dan untuk dermaga 1 dapat menuju ruang tunggu 1 di bagian kiri, dan untuk penumpang yang menuju dermaga 2 dapat mengarah ke kanan untuk menuju ke ruang tunggu 2.
- e) Penumpang yang telah memasuki waktu kenaikan kapal maka akan turun ketangga yang tersedia sesuai dengan nomor dermaga masing masing penumpang



**Gambar 4.28** Skema Pola Arus Penumpang Pelabuhan Sampalan 3D

- f) Setelah turun dari tangga maka terdapat jalan untuk menuju ke dermaga kapal masing – masing sesuai dengan yang tertera pada nomor tiket dan terdapat pemeriksaan tiket lalu dilanjutkan memasuki *gangway* sesuai nomor dermaga untuk masuk kedalam kapal dan penumpang siap untuk berangkat.



**Gambar 4.29** Analisa Pola Arus Keberangkatan Pelabuhan Sampalan

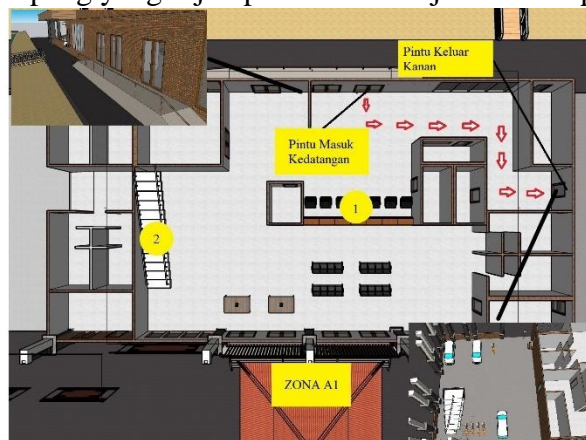
### 3) Analisis Pola Arus Penumpang Kedatangan

- a) Penumpang yang turun dari kapal dapat menuju ke pintu kedatangan untuk masuk ke Gedung utama.

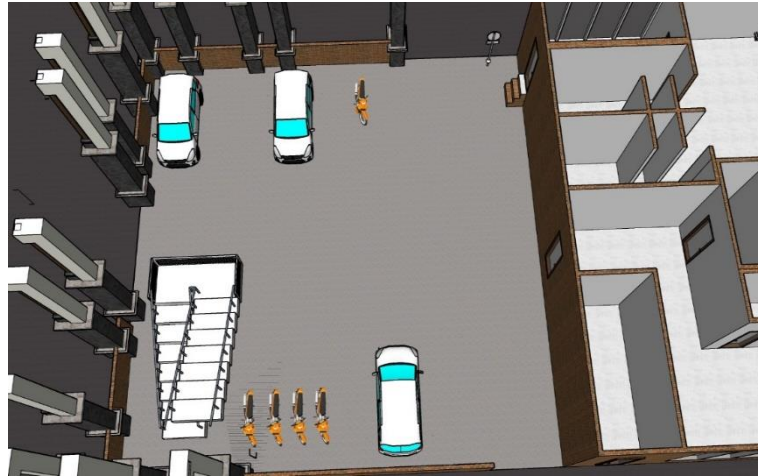


**Gambar 4.30** Pintu Kedatangan Pelabuhan Sampalan 3D

- b) Lalu penumpang yang dijemput akan menuju akses ke parkir kanan.

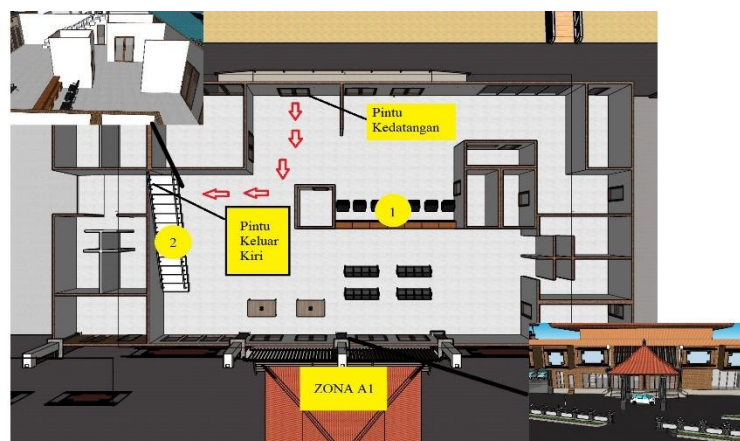


**Gambar 4.31** Akses Menuju Parkiran Kanan Pelabuhan Sampalan 3D



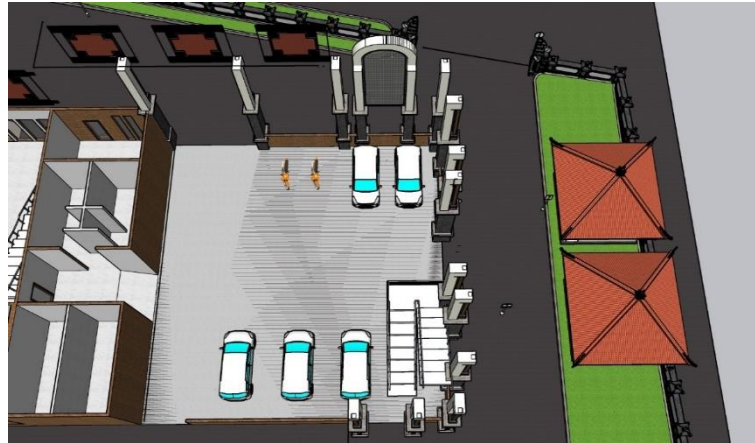
**Gambar 4.32** Parkiran Kanan Pelabuhan Sampalan 3D

- c) Penumpang yang meninggalkan kendaraannya dapat menuju ke parkiran kiri untuk mengambil kendaraannya



**Gambar 4.33** Akses Menuju Parkiran Kiri Pelabuhan Sampalan 3D



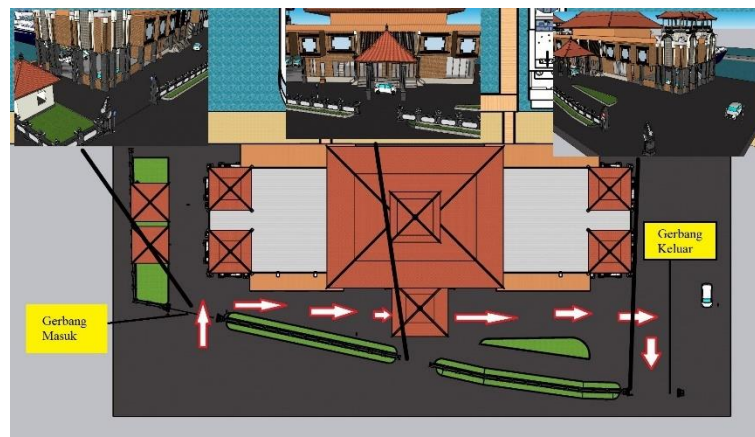


**Gambar 4.34** Parkiran Kiri Pelabuhan Sampalan 3D

Sumber: TIM PKL Bali

#### 4) Analisa Pola Arus Pengantar Penumpang

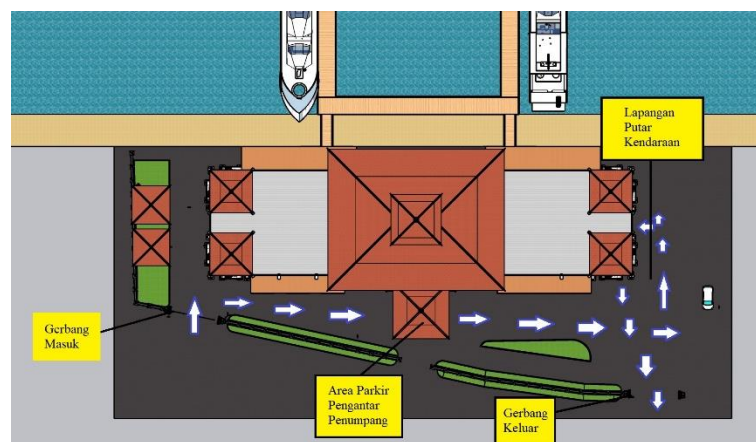
Dikarenakan pengurangan terjadinya penumpukan berkumpulnya manusia yang menyebabkan kurangnya kenyamanan bagi penumpang lain, maka bagi yang mengantar penumpang tidak diperkenankan untuk masuk ke area Gedung utama pelabuhan. Dan tidak diperkenankan juga untuk memasuki area parkir karena akan menyebabkan kurangnya lahan parkir untuk kendaraan yang akan menggunakan parkir.



**Gambar 4.35** Pola Arus Pengantar Penumpang Pelabuhan Sampalan 3D

5) Analisa Pola Arus Penjemputan Penumpang.

Untuk para penjemput kedatangan penumpang, ditetapkan untuk hanya mengakses area parkir kanan dan dapat menggunakan jalan di samping parkir kanan untuk akses mobilitas kendaraan dan area putar balik. Apa bila penumpang telah dijemput maka dapat meninggalkan area parkir dan keluar area pelabuhan dari gerbang kanan. Para penjemput diperkenankan untuk menggunakan parkir kanan untuk memarkirkan kendaraan nya.



**Gambar 4.36** Pola Arus Penjemputan Penumpang Pelabuhan Sampalan 3D

6) Perbandingan antara Keadaan Sekarang dan yang akan Direncanakan

**Tabel 4.10** Tabel Perbedaan Keadaan Sekarang dan yang akan Direncanakan

NO	KEADAAN SEKARANG	YANG DIRENCANAKAN
1.	Terdapat kebingungan pengguna jasa akan letak tempat pembelian loket karena berada diluar daerah pelabuhan dan berbeda-beda lokasi. dikarenakan pelabuhan belum beroperasi dan hanya dermaga saja yang sudah berjalan	Pembelian tiket lebih praktis karena lokasi loket berada dalam pelabuhan dan berada di satu tempat
2.	Para penumpang kapal menjadi tidak teratur saat menunggu jadwal keberangkatan kapal karena belum dapat diakses nya	Para penumpang menjadi Lebih teratur dikarenakan tersedianya ruang tunggu yang terbagi berdasarkan dermaga dan terdapat

NO	KEADAAN SEKARANG	YANG DIRENCANAKAN
	ruang tunggu yang dapat digunakan	akses dari ruang tunggu menuju dermaga keberangkatan kapal.
3.	Kepadatan pada pelabuhan sering terjadi karena bercampurnya penumpang dan kendaraan antara yang akan menggunakan jasa, yang mengantar pengguna jasa, dan yang menjemput kedatangan penumpang. Dan kerap kali ada banyak kendaraan parkir sembarangan.	Tidak ada lagi kepadatan karena sudah terdapat aturan yang sistematis dan sesuai peraturan sehingga dapat terbagi dengan rapi antara pengguna jasa dan tidak, baik kendaraan pun tidak ada lagi yang parkir tidak sesuai dengan kebutuhannya.

Berdasarkan tabel perbandingan di atas, terlihat perbedaan yang signifikan pada pengaturan pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Sampalan akibat penambahan aturan dan rambu yang membantu jalannya kelancaran suatu pelabuhan terutama dibidang skema penumpang dari akan menaiki kapal hingga kedatangan penumpang dan akan meninggalkan pelabuhan. Untuk kendaraan sudah tertata rapi karena ada batasan area bagi kendaraan.

#### 7) Analisis Penempatan Petugas Pada Pelabuhan Sampalan

Penempatan petugas berseragam sangatlah penting bagi kelancaran pola arus dalam suatu pelabuhan. Penempatan petugas keamanan dapat di berikan pada tempat tempat yang krusial terjadi ancaman/gangguan seperti bagian gangway dermaga dan pos di setiap gerbang.

Penempatan petugas parkir juga sangat berpengaruh dalam pola arus kendaraan di Pelabuhan Sampalan dimana dapat berperan aktif untuk mengarahkan kendaraan sesuai dengan kebutuhan kendaraan tersebut.

Penempatan petugas kebersihan pada pelabuhan juga suatu hal yang wajib karena kebersihan lingkungan dapat menimbulkan kenyamanan para

pengguna jasa, dan lingkungan pelabuhan yang bersih juga akan berdampak lingkungan yang sehat bagi orang sekitar dan terhindar dari kuman penyakit.

Penempatan petugas Kesehatan juga harus dilakukan karena untuk mengantisipasi para lansia yang memiliki penyakit bawaan. dan apa bila terdapat suatu kecelakaan baik kecelakaan kerja atau kelalaian juga dapat langsung mendapatkan pertolongan pertama.

Penempatan petugas kantor berupa petugas loket, petugas informasi, dan petugas perbantuan serta petugas regulator dapat ditempatkan di Gedung utama bersamaan dengan petugas keamanan dan petugas kebersihan.

### **C. Pembahasan**

Berdasarkan analisis yang dilakukan oleh peneliti diatas maka peneliti memberikan usulan pemecahan masalah sebagai berikut:

1. Penerapan pola arus kendaraan agar tidak terjadinya kepadatan kendaraan dan kendaraan yang tidak memiliki kepentingan tidak mendapatkan akses ke pelabuhan
2. Penerapan pola arus Penumpang agar penumpang dapat menggunakan jasa pelayanan pelabuhan dengan nyaman dan tertib.
3. Penerapan pola arus penjemput dan pengantar penumpang agar tidak menjadi penumpukan sehingga tercampur antara penumpang dan bukan penumpang, sehingga pembatasan akses memasuki pelabuhan bagi para penjemput dan pengantar penumpang .
4. Memisahkan jalur dermaga dimana harus dibedakan agar tidak terjadi kesalahan penumpang menaiki salah kapal

5. Pembuatan rambu pada pelabuhan agar penumpang dan kendaraan dapat berjalan dengan teratur dan tidak berantakan.
6. Pemberian area fasilitas ruang tunggu yang berbeda antar dermaga agar penumpang tidak bermasalah dalam mencari dermaga keberangkatan
7. Penerapan rambu kedatangan dan pengarahannya penumpang untuk keluar dari area pelabuhan.
8. Penempatan petugas berseragam agar untuk turut membantu menjaga kelangsungan kehidupan pelabuhan yang bersih aman dan nyaman.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil pengamatan dan analisa yang didapatkan, penulis mendapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Belum diterapkannya sistem pola arus penumpang pada Pelabuhan Sampalan menyebabkan adanya ketidak teraturan antara pengguna jasa dan bukan pengguna jasa ( Pedagang, pengantar penumpang dll.)
2. Belum diterapkannya sistem pola arus kendaraan pada Pelabuhan Sampalan menyebabkan kepadatan kendaraan pada Pelabuhan Sampalan dan menyebabkan banyaknya kendaraan yang parkir di area pelabuhan
3. Penumpang yang menggunakan jasa pelabuhan dan yang bukan tercampur dikarenakan tidak adanya akses ruang tunggu yang membedakan antara penumpang dan bukan penumpang.

#### **B. SARAN**

Dari kesimpulan di atas maka penulis memberikan saran pada permasalahan di lapangan, yaitu:

1. BPTD Wil. XII Bali & NTB selaku pihak pengelola Pelabuhan Sampalan harus menerapkan sistem pola arus sesuai dengan peraturan yang ada yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 91 tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.

2. Menambah dan memasang rambu dan marka jalan agar dapat memudahkan pengguna jasa pelabuhan dan kendaraan untuk beroperasi di pelabuhan.
3. BPTD Wil. XII Bali & NTB selaku pihak pengelola Pelabuhan Sampalan sebaiknya membuat pola arus penumpang dan kendaraan.
4. Penambahan petugas penjaga keamanan dan kebersihan.
5. Perlunya ketegasan dari petugas dalam mengawasi dan menjaga ketertiban di lingkungan pelabuhan penyeberangan agar sistem pola arus lalu lintas penumpang dan kendaraan yang telah diterapkan dapat berjalan dengan efektif.

## DAFTAR PUSTAKA

\_\_\_\_\_, 2008, Undang – Undang Nomor 17, **PELAYARAN**, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 2014, Peraturan Menteri Nomor 13 , **Rambu Lalulintas**, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 2021, Peraturan Menteri Nomor 91 , **Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan** , Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

Abubakar, I. d. (2010). *Transportasi Penyeberangan*. Jakarta: Sekolah Tinggi Manajemen Transpor (STMT).

Miro. (2010). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.

Nasution. (2008). *Manajemen Transportasi* . Bogor: Ghalia Indonesia.

R.S., D. (1995). *Istilah-Istilah Dunia Pariwisata*. Jakarta: Pradnya Paramita.

Suyono. (2007). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM.

Triatmodjo, B. (2010). *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: BETA OFFSET.