

**RENCANA PENYUSUNAN SISTEM ZONASI DAN POLA
ARUS LALU LINTAS DI PELABUHAN SAMPALAN PULAU
NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI**



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

**ANJA NINGSIH
NPM. 22 03 026**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2025**

**RENCANA PENYUSUNAN SISTEM ZONASI DAN POLA
ARUS LALU LINTAS DI PELABUHAN SAMPALAN PULAU
NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI**



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

ANJA NINGSIH
NPM. 22 03 026

PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG

TAHUN 2025

**RENCANA PENYUSUNAN SISTEM ZONASI DAN POLA
ARUS LALU LINTAS DI PELABUHAN SAMPALAN PULAU
NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI**

Disusun dan Diajukan Oleh:

ANJA NINGSIH

NPM. 22 03 026

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

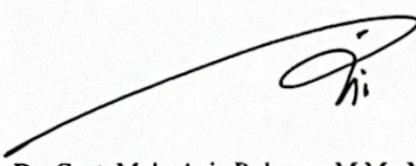
Pada tanggal 31 Juli 2025

Menyetujui

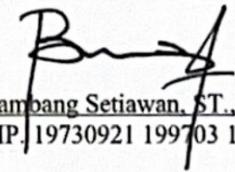
Pengaji I

Pengaji II

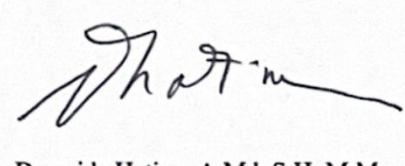
Pengaji III



Dr. Capt. Moh. Aziz Rohman, M.M., M.Mar
NIP. 19751029 199808 1 001



Bambang Setiawan, ST., MT
NIP. 19730921 199703 1 002

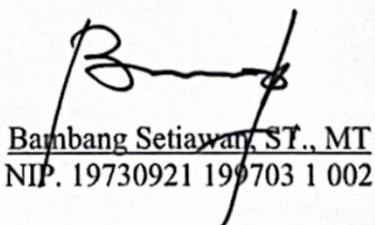


Damaida Hatina, A.Md.S.H.,M.M
NIP. 19801213 200212 2 004

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Bambang Setiawan, ST., MT
NIP. 19730921 199703 1 002

PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB

Judul : **RENCANA PENYUSUNAN SISTEM ZONASI DAN
POLA ARUS LALU LINTAS DI PELABUHAN
SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA
KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI**

Nama Taruna/i : ANJA NINGSIH

NPM : 22 03 026

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, 25 Juni 2025

Menyetujui

Pembimbing I



Desti Yuvita Sari, S.SI., M.Kom.
NIP. 19921201 202203 2 009

Pembimbing II

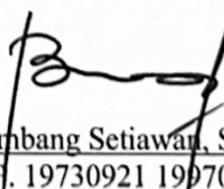


Slamet Prasetyo Sutrisno, M.Pd.
NIP. 19760430 200812 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Bambang Setiawan, ST., MT
NIP. 19730921 199703 1 002

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ANJA NINGSIH

NPM : 22 03 026

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul

“Rencana Penyusunan Sistem Zonasi Dan Pola Arus Lalu Lintas Di 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 I

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 dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang, 31 Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta



()

Anja Ningsih

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ANJA NINGSIH

NPM : 22 03 026

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**RENCANA PENYUSUNAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS LALU
LINTAS DI 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, 31 Juli 2025



Anja Ningsih



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG



Jl. Sabar Jaya No. 116 Telp. : (0711) 753 7278 Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id
Palembang 30763 Fax. : (0711) 753 7263 Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 13 / PD / 2025

Tim Verifikator Smiliarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : ANJA NINGSIH
NPM : 2203026
Program Studi : D. III STUDI MTPD
Judul Karya : RENCANA PENYUSUNAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS LALU LINTAS DI PELABUHAN SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA KABUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 25% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out* Wisuda.

Palembang, 12 Agustus 2025
Verifikator

Kurniawan.,S.IP
NIP. 199904222025211005

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah Tuhan YME, karena atas limpahan rahmat dan karunianya penulis dapat menyelesaikan laporan penelitian kertas kerja wajib ini. Shalawat dan salam semoga selalu tercurah kepada junjungan kita, Nabi Muhammad SAW semoga kita termasuk umatnya yang mendapatkan syafaat dalam menuntut ilmu.

Kertas kerja wajib ini merupakan upaya menunaikan kewajiban sebagai taruna dalam menempuh masa studi di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang. Permasalahan yang ditemui berdasarkan hasil pengamatan dan pengalaman selama mengimplementasikan teori yang telah dipelajari dalam magang lapangan di Pelabuhan penyeberangan menjadi dasar pemikiran penulis mengkaji permasalahan tersebut kedalam kertas kerja wajib ini. Penulis meyakini bahwa dalam penyusunan KKW ini sangat diperlukan dukungan dari berbagai pihak, oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terimakasih kepada:

1. Allah SWT karena atas karunia dan rahmat nya saya diberikan kesempatan untukn membuat KKW ini.
2. Orang tua, aak, ayuk, teman terdekat, sahabat dan keluarga yang tak pernah berhenti dan bosan memberikan dukungan materi maupun inmateri.
3. Bapak Dr. Ir Eko Nugroho Widjatmoko, MM.,IPM., M.MAR.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Bapak Dr. Ir. I Made Suraharta, S.T., S.SiT., M.T., IPM. selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Bali
5. Bapak Ir. Robert Taufan Nur Rahman, ST, M.Si selaku Koordinator Satuan Pelayanan Pelabuhan Sampalan.
6. Bapak Danang Pandu Praja, S.Si.T., M.T. selaku Kepala Subbagian Tata Usaha Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Bali.
7. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II, Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

8. Ibu Desti Yuvita Sari, S.SI., M.Kom. selaku dosen pembimbing I dan Bapak Slamet Prasetyo Sutrisno, M.Pd. selaku pembimbing II Kertas Kerja Wajib yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya untuk memberikan bimbingan serta arahan atas pembuatan Kertas Kerja Wajib ini sehingga dapat diselesaikan.
9. Kakak Alumni dan seluruh Staf BPTD Kelas II Provinsi Bali dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Sampalan.
10. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
11. Tim Praktek Kerja Lapangan Balai Pengelola Transportasi Darat Kleas II Bali yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
12. Rekan-rekan satu Angkatan XXXIII “*ABHISEVA NAWASENA*” dan adik Tingkat Angkatan XXXIV dan XXXV yang telah mendukung dengan penuh dan memberikan doanya
13. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung terlibat dalam proses penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Akhirnya penulis berharap hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi seluruh pihak terkait dalam meningkatkan kualitas dan kinerja dalam penyelenggaraan pelabuhan SDP.

Palembang, 31 Juli 2025



Anja Ningsih
NPM. 2203026

**Rencana Penyusunan Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas
di Pelabuhan Sampalan Pulau Nusa Penida
Kabupaten Klungkung Provinsi Bali**

Anja Ningsih (2203026)

Dibimbing oleh: Desti Yuvita Sari, S.SI., M.Kom. dan
Slamet Prasetyo Sutrisno, M.Pd.

ABSTRAK

Pelabuhan Sampalan di Pulau Nusa Penida, Kabupaten Klungkung, Provinsi Bali merupakan salah satu dermaga utama yang terletak strategis di pusat kegiatan ekonomi dan pariwisata yang baru dibangun pada tahun 2022 dan direnovasi kembali pada tahun 2024. Setiap hari, pelabuhan ini ramai digunakan oleh masyarakat yang mengangkut hasil bumi, kebutuhan pokok, dan masyarakat Bali yang melakukan kegiatan keagamaan (Tirta Yatra). Lokasinya yang dekat dengan pasar tradisional menambah kepadatan dan ketidakteraturan di kawasan tersebut, seperti akses bebas ke dermaga, fasilitas vital yang tidak steril, belum adanya fasilitas seperti gerbang, pagar, jalur pejalan kaki di pintu masuk, tercampurnya area parkir motor antara pengantar dan penjemput, tidak adanya akses keluar penumpang menuju area parkir penjemput, serta belum tersedia rambu dan petunjuk lalu lintas sesuai standar dan regulasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi eksisting penerapan sistem zonasi, pola arus lalu lintas, dan kebutuhan rambu sebagai fasilitas pendukung. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif melalui observasi dan dokumentasi, serta dianalisis dengan teknik *gap analysis*.

Hasil penelitian menunjukkan perlunya pembagian zona: Zona A (penumpang), Zona C (fasilitas vital), dan Zona D (wilayah terbatas), penataan ulang pola arus lalu lintas, serta pemasangan rambu sesuai ketentuan regulasi. Implementasi rencana ini diharapkan dapat meningkatkan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan ketertiban di kawasan Pelabuhan Sampalan.

Kata Kunci: Sistem zonasi, Pola arus lalu lintas, Rambu Lalu Lintas, Pelabuhan

***Plan For The Development Of Zoning System and Traffic Flow Pattern at
Sampalan Port, Nusa Penida Island, Klungkung Regency, Bali Province***

Anja Ningsih (2203026)

*Supervised by Desti Yuvita Sari, S.SI., M.Kom. and
Slamet Prasetyo Sutrisno, M.Pd.*

ABSTRACTION

Sampalan Port on Nusa Penida Island, Klungkung Regency, Bali Province is one of the main docks strategically located in the center of economic and tourism activities. It was newly built in 2022 and renovated again in 2024. Every day, this port is bustling with people transporting agricultural products, basic necessities, and Balinese people engaging in religious activities (Tirta Yatra). Its proximity to the traditional market adds to the congestion and disorder in the area, such as unrestricted access to the dock, vital facilities that are not sterile, the absence of amenities like gates, fences, pedestrian paths at the entrance, mixing of motorcycle parking areas between drop-off and pick-up, lack of exit access for passengers to the pick-up parking area, and no available traffic signs and instructions according to standards and regulations. This research aims to understand the existing conditions of the zonation system implementation, traffic flow patterns, and the need for signage as supporting facilities. The method used is a qualitative approach through observation and documentation, and it is analyzed using gap analysis techniques.

The research results indicate the need for the division of zones: Zone A (passenger), Zone C (vital facilities), and Zone D (restricted area), the reorganization of traffic flow patterns, and the installation of signs according to regulatory provisions. The implementation of this plan is expected to enhance safety, security, comfort, and order in the Sampalan Port area.

Keywords: Zoning System, Traffic Flow Pattern, Traffic Signs, Port

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	Error! Bookmark not defined.
Halaman Persetujuan Seminar	Error! Bookmark not defined.
Halaman Surat Peralihan Hak Cipta	Error! Bookmark not defined.
Halaman Pernyataan Keaslian	Error! Bookmark not defined.
Kata Pengantar	vi
Abstrak / <i>Abstract</i>	viii
Daftar Isi	x
Daftar Tabel	xii
Daftar Gambar	xiii
Daftar Lampiran	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Masalah	3
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka	5
1. Penelitian Terdahulu	5
B. Landasan Teori	7
1. Landasan Hukum	7
2. Landasan Teori	11
BAB III METODE PENELITIAN	12
A. Desain Penelitian	12
B. Teknik Pengumpulan Data	15
C. Teknik Analisis Data	16
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	20
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	20
B. Hasil Penelitian	34
1. Penyajian Data	34
2. Analisis Data	53
C. Pembahasan	57
BAB V PENUTUP	79
A. Kesimpulan	79

B. Saran	80
DAFTAR PUSTAKA	81
LAMPIRAN	83

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 <i>Review Penelitian Terdahulu</i>	5
Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian	12
Tabel 3. 2 Sumber Data Penelitian	13
Tabel 4. 1 Batas Administrasi	21
Tabel 4. 2 Data Penduduk Kabupaten Klungkung	21
Tabel 4. 3 Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintah di Kabupaten Klungkung (km), 2022-2024	22
Tabel 4. 4 Kapal yang Beroperasi di Pelabuhan Sampalan	22
Tabel 4. 5 Data Prasarana Pelabuhan Sampalan	30
Tabel 4. 6 Data Produktivitas Keberangkatan Penumpang 3 Tahun Terakhir	32
Tabel 4. 7 Data Produktivitas Kedatangan Penumpang 3 Tahun Terakhir	33
Tabel 4. 8 Data Produktivitas Selama 15 Hari di Pelabuhan Sampalan Lintasan Sampalan – Kusamba	34
Tabel 4. 9 Data Produktivitas Selama 15 Hari di Pelabuhan Sampalan Lintasan Sampalan – Sanur	35
Tabel 4. 10 Formulir Survei Observasi Zonasi Pelabuhan Sampalan	37
Tabel 4. 11 Formulir Inventarisasi Rambu Pendukung Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan Sampalan	49
Tabel 4. 12 Analisis Kondisi Sistem Zonasi	53
Tabel 4. 13 Analisis Kondisi Pola Arus Lalu Lintas	55
Tabel 4. 14 Analisis Kondisi Rambu sebagai Fasilitas Pendukung Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas	56
Tabel 4. 15 Penambahan Rambu Pendukung Sistem Zonasis dan Pola Arus Lalu Lintas pada Pelabuhan Sampalan	70

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	14
Gambar 3. 2 Tata Letak Zonasi Pelabuhan	17
Gambar 3. 3 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun dari Kapal	18
Gambar 3. 4 Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Naik Kapal	18
Gambar 4. 1 Peta Kabupaten Klungkung	20
Gambar 4. 2 Lintasan Pelabuhan Sampalan-Kusamba dan Samapalan – Sanur	22
Gambar 4. 3 Gedung Terminal	23
Gambar 4. 4 Loket Penumpang	23
Gambar 4. 5 Ruang Tunggu	24
Gambar 4. 6 Kantor Administrasi	24
Gambar 4. 7 Toilet	25
Gambar 4. 8 Musholla	25
Gambar 4. 9 Pura	26
Gambar 4. 10 Lapangan Parkir	26
Gambar 4. 11 <i>Gangway</i>	27
Gambar 4. 12 Ruang Genset	27
Gambar 4. 13 Rumah Pompa	28
Gambar 4. 14 Dermaga	28
Gambar 4. 15 <i>Trestle</i>	29
Gambar 4. 16 <i>Bolder</i>	29
Gambar 4. 17 <i>Breakwater</i>	30
Gambar 4. 18 Struktur Organisasi BPTD Kelas II Bali	31
Gambar 4. 19 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang Pelabuhan Sampalan Tiga Tahun Terakhir	32
Gambar 4. 20 Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang Pelabuhan Sampalan Tiga Tahun Terakhir	33
Gambar 4. 21 Grafik Produktivitas Penumpang Pelabuhan Sampalan Selama 15 Hari Lintasan Samapalan – Kusamba	35

Gambar 4. 22 Grafik Produktivitas Penumpang Pelabuhan Sampalan Selama 15 Hari Lintasan Samapalan – Sanur	36
Gambar 4. 23 Parkir Liar di Sekitar Rumah Pompa dan Ruang Genset	39
Gambar 4. 24 Orang Bebas Keluar/Masuk Area Dermaga	39
Gambar 4. 25 <i>Layout</i> Eksisting Pelabuhan Sampalan Lantai 1	41
Gambar 4. 26 <i>Layout</i> Eksisting Pelabuhan Sampalan Lantai 2	42
Gambar 4. 27 <i>Layout</i> Eksisting Pola Arus Lalu Lintas Penumpang pada Lantai 1	43
Gambar 4. 28 <i>Layout</i> Eksisting Pola Arus Lalu Lintas Penumpang pada Lantai 2	44
Gambar 4. 29 Belum Tersedianya Fasilitas Pintu Gerbang, Pagar dan Jalur Khusus Pejalan Kaki pada Pintu Masuk Pelabuhan Sampalan	46
Gambar 4. 30 Area Parkir Motor yang Tidak Teratur Karena Tercampurnya Parkir Pengantar dan Penjemput	47
Gambar 4. 31 Penumpang yang Tidak Mengikuti Pola Arus yang Sudah Ditentukan	47
Gambar 4. 32 Parkir Liar yang Tercampur dengan Kendaraan Sewa Masyarakat Sekitar	48
Gambar 4. 33 Tidak Adanya Akses Penumpang ke Area Parkir pada Pintu Keluar Pelabuhan	49
Gambar 4. 34 Rambu Keluar yang Terbuat dari Kertas <i>Print</i>	52
Gambar 4. 35 Rambu Parkir Motor yang Diletakkan di Area Parkir Mobil	52
Gambar 4. 36 Rekomendasi Area Parkir Motor Pengantar	57
Gambar 4. 37 Rekomendasi Area Parkir Motor Penjemput	58
Gambar 4. 38 Rekomendasi Perubahan Pembatas Tali Menjadi Pagar Pembatas pada Area Loket Penumpang	58
Gambar 4. 39 Rekomendasi Perubahan Pembatas Tali Menjadi Pagar Pembatas pada Area <i>Scanbarcode</i> Tiket	58
Gambar 4. 40 Rekomendasi Ruang Tunggu <i>Gate</i> 1	59
Gambar 4. 41 Rekomendasi Ruang Tunggu <i>Gate</i> 2	59

Gambar 4. 42 Rekomendasi Perubahan Pembatas Tali Menjadi Pagar Pembatas pada Area Pos Pemeriksaan Tiket (<i>Gate 1</i>)	60
Gambar 4. 43 Rekomendasi Perubahan Pembatas Tali Menjadi Pagar Pembatas pada Area Pos Pemeriksaan Tiket (<i>Gate 2</i>)	60
Gambar 4. 44 Rekomendasi Tempat <i>Bolder</i> pada Dermaga Pelabuhan	61
Gambar 4. 45 Rekomendasi Rumah Pompa Pelabuhan	61
Gambar 4. 46 Rekomendasi Ruang Genset Pelabuhan	62
Gambar 4. 47 Rekomendasi Tempat Pengisian Bahan Bakar Kapal	62
Gambar 4. 48 Rekomendasi Area Kantor Administrasi Pelabuhan	63
Gambar 4. 49 Rekomendasi Area Komersial Pelabuhan	63
Gambar 4. 50 Rekomendasi <i>Layout</i> Pelabuhan Sampalan	64
Gambar 4. 51 Rekomendasi <i>Layout</i> Penataan Sistem Zonasi Pelabuhan Sampalan	65
Gambar 4. 52 Rekomendasi Skema Pola Arus Naik Penumpang	66
Gambar 4. 53 Rekomendasi Skema Pola Arus Turun Penumpang	67
Gambar 4. 54 Rekomendasi Pembangunan Fasilitas Gerbang dan Pagar Disekeliling Pelabuhan	68
Gambar 4. 55 Rekomendasi Pembuatan Jalur Khusus Area Pejalan Kaki pada Pintu Masuk Pelabuhan	69
Gambar 4. 56 Rekomendasi Pembangunan Pos Jaga pada Area Depan Pelabuhan	69
Gambar 4. 57 Ilustrasi Rekomendasi Tataan Penerapan Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas serta Penambahan Rambu Sebagai Fasilitas Pendukungnya	78

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Formulir Produktivitas Penumpang Selama 15 (Lima Belas) Hari Pada Lintasan Sampalan – Kusamba	83
Lampiran 2 Formulir Produktivitas Penumpang Selama 15 (Lima Belas) Hari Pada Lintasan Sampalan – Sanur	84
Lampiran 3 Formulir Survei Observasi Sistem Zonasi di Pelabuhan Sampalan	85
Lampiran 4 Formulir Inventarisasi Rambu Pendukung Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan Sampalan	86
Lampiran 5 Data Inventarisasi Prasarana Pelabuhan Sampalan	88
Lampiran 6 Dokumetasi Permasalahan	89
Lampiran 7 Dokumentasi Kegiatan	90

BAB I

PENDAULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Indonesia sebagai negara kepulauan/maritim, peranan pelayaran adalah sangat penting bagi kehidupan sosial, ekonomi, pemerintahan, pertahanan/keamanan, dan sebagainya (Triatmodjo, 2009:2). Aktivitas kehidupan sosial merupakan ciri keberadaan manusia sebagai masyarakat yang berkelompok, adanya kegiatan masyarakat tersebut memerlukan alat atau sarana penunjang yang memadai. Sarana penunjang tersebut antara lain layanan transportasi atau jaringan transportasi (Fatimah, 2019:1). Kapal merupakan sarana transportasi pelayaran, untuk mendukung sarana transportasi pelayaran ini diperlukan prasarana berupa pelabuhan.

Pelabuhan Sampalan di Pulau Nusa Penida Provinsi Bali adalah salah satu dermaga pintu masuk dan keluar Nusa Penida. Pelabuhan ini memiliki posisi strategis karena terletak di pusat keramaian, pusat ekonomi dari Pulau Nusa Penida, Novanusapenida.com (2021). Untuk meningkatkan keamanan, keselamatan, kelancaran, kenyamanan, dan ketertiban di terminal dan fasilitas pelabuhan diperlukannya zonasi di wilayah pelabuhan. Sistem zonasi ini memungkinkan pengaturan dan pengawasan yang lebih terorganisir, yang dapat membantu meningkatkan kelancaran pola arus lalu lintas.

Saat ini, Kondisi Pelabuhan Sampalan belum adanya penerapan sistem zonasi dikarenakan pelabuhan ini baru dibangun pada tahun 2022 dan baru melakukan renovasi pada tahun 2024. Dengan belum adanya penerapan sistem zonasi sesuai aturan yang berlaku mengakibatkan orang bebas keluar/masuk area dermaga, area parkir motor yang tidak teratur karena tercampurnya area parkir motor pengantar dan penjemput, banyak penumpang yang tidak mengikuti alur yang semestinya disebabkan kurangnya fasilitas fisik dan rambu penunjuk arah pada Pelabuhan Sampalan, serta adanya area parkir liar di area vital dan pada wilayah depan Pelabuhan Sampalan yang tercampur dengan kendaraan sewa masyarakat sekitar pelabuhan yang disediakan untuk para wisatawan yang ingin menyewa kendaraan. Dimana Pelabuhan Sampalan

terletak di Desa Batununggal yang merupakan salah satu pusat pariwisata di pulau Nusa Penida yang populer bagi warga sekitar termasuk juga bagi para wisatawan.

Lokasi pelabuhan yang juga berdekatan dengan pasar tradisional menambah resiko terjadinya kemacetan pada wilayah pelabuhan, sehingga menyebabkan terjadinya ketidakteraturan alur lalu lintas di pelabuhan, Apalagi Pelabuhan Sampalan setiap harinya selalu ramai, bagi warga yang ingin mengangkut hasil bumi atau kebutuhan bahan pangan dan warga dari pulau Dewata Bali yang ingin melakukan kegiatan persembahyang (Tirta Yatra).

Kondisi ini tidak sesuai dengan keadaan ideal pelabuhan yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan dan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRJD/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. Dimana peraturan ini dikeluarkan sebagai usaha pemerintah untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, nyaman, dan tertib di wilayah pelabuhan, karena pelabuhan selalu mengoptimalkan hal-hal tersebut. Karena permasalahan tersebut maka fokus penelitian ini adalah “RENCANA PENYUSUNAN SISTEM ZONASI DAN POLA ARUS LALU LINTAS DI PELABUHAN SAMPALAN PULAU NUSA PENIDA KEBUPATEN KLUNGKUNG PROVINSI BALI”.

B. Rumusan Masalah

Sehubungan dengan latar belakang di Pelabuhan Penyeberangan yang telah diuraikan di atas, maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Sampalan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan?
2. Bagaimana pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan yang sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor

SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan?

3. Bagaimana kondisi rambu sebagai fasilitas pendukung dalam penerapan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Sampalan yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, dengan tujuan meningkatkan keselamatan, keamanan, kelancaran, kenyamanan, dan ketertiban di terminal dan fasilitas pelabuhan.
2. Mengetahui pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRDJ/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan
3. Mengetahui kondisi rambu sebagai fasilitas pendukung dalam penerapan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

D. Batasan Masalah

Untuk memastikan bahwa topik yang akan diteliti tidak menyimpang dan meluas dari penelitian, perlu ada batasan pembahasan terhadap ruang lingkup yang akan diteliti, yaitu:

1. Fokus penelitian adalah sistem zonasi, pola arus lalu lintas dan rambu sebagai fasilitas pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Sampalan
2. Masalah yang diteliti pada penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Sampalan hanya pada zona A untuk orang, zona C untuk fasilitas vital dan zona D untuk daerah khusus terbatas, serta untuk pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan, masalah yang diteliti hanya pola arus lalu lintas penumpang naik

dan keluar dari kapal, karena pada Pelabuhan Sampalan hanya mengangkut penumpang tidak mengangkut kendaraan.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat bagi Akademis

Sebagai tugas akhir yang merupakan salah satu persyaratan dalam menyelesaikan Pendidikan di Poltektrans SDP Palembang dan bermanfaat sebagai bahan pembelajaran untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan sistem zonasi dan pola alur lalu lintas di Pelabuhan yang sudah dipelajari selama masa Pendidikan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.

2. Manfaat bagi Lembaga atau Instansi

Sebagai bahan pertimbangan pihak pengelola pelabuhan sampalan agar lebih memperhatikan kondisi sarana dan prasarana untuk membenahi sistem zonasi dan menambahkan beberapa fasilitas pola arus dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan pengguna jasa serta kinerja operasional dimasa mendatang untuk memberikan pelayanan terbaik kepada pengguna jasa.

3. Manfaat bagi Masyarakat

Sebagai informasi untuk Masyarakat sebagai pengguna jasa mengenai sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di pelabuhan sampalan yang benar sesuai dengan instruksi. Selain itu, dapat meningkatkan keamanan, kenyamanan, ketertiban dan keselamatan semua pihak agar terciptanya kondisi arus lalu lintas yang lancar di wilayah pelabuhan sampalan sehingga memenuhi kebutuhan pengguna transportasi ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan penelitian terdahulu sebagai referensi agar hasilnya relevan dan tepat. Berikut adalah penelitian terdahulu yang penulis jadikan ulasan, sebagai berikut.

Tabel 2. 1 *Review* Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan	Metode Analisis	Hasil
1	Dahlia Dewi Apriani, Elfita Agustini, Devi Heri Andriyani (2022)	Evaluasi Zonasi Di Pelabuhan Bakauheni	Mengevaluasi sistem zonasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dan penempatan rambu pendukung sistem zonasi yang tepat di pelabuhan tersebut.	<i>Gap Analysis</i>	Diperlukannya sistem zonasi untuk menertibkan kendaraan dan penumpang serta warga sekitar agar mendukung zonasi di Zona C khususnya rumah <i>moveable bridge</i> dan pengadaan peralatan pendukung sistem zonasi seperti rambu lalu lintas di pelabuhan untuk mendukung sistem zona serta pengaturan lalu lintas di pelabuhan tersebut.
2	Fadhelia Trinanda Masbie (2023)	Evaluasi Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur Kabupaten Pulang Pisau Provinsi Kalimantan Tengah	Mengetahui Penerapan Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas serta Optimalisasi Fasilitas Pokok Maupun Pendukung di Pelabuhan Bahaur	<i>Gap Analysis</i>	Belum adanya penerapan sistem zonasi yang seharusnya disesuaikan menurut peraturan yang berlaku, belum menerapkan manajemen pola arus lalu lintas sesuai dengan urutan-urutan lalu lintas penumpang dan

No	Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan	Metode Analisis	Hasil
					kendaraan datang hingga naik kapal, serta mengoptimalkan fasilitas pokok maupun pendukung untuk menerapkannya
3	Raihantam am Pratama (2024)	Tinjauan Manajemen Pola Arus Lalu Lintas Pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung	Mengetahui Pengaturan Manajemen Pola Arus Kendaraan dan Penumpang di Pelabuhan Bakauheni	<i>Gap Analysis</i>	Perlu adanya pengaturan pola arus kendaraan dan penumpang di Dermaga Reguler I, II dan Dermaga Eksekutif VII dengan penambahan beberapa rambu guna menunjang kelancaran pola arus penumpang dan kendaraan

2. Teori Pendukung Yang Revelan

Terdapat beberapa penelitian yang selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti, sebagai berikut:

a. Pelabuhan

Menurut Ilham, C. & Komalasari, Y. (2017:17), dalam buku yang berjudul Transportasi Multimoda, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan 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 moda dan antarmoda transportasi.

b. Transportasi

Menurut Adisasmita, S.A. (2011:1), dalam buku yang berjudul Perencanaan Pembangunan Transportasi, Transportasi diartikan sebagai kegiatan yang melakukan pengangkutan atau pemindahan muata (yang

terdiri dari barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*).

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Landasan hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan ilmu atau masalah yang akan diteliti sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

1) Pasal 1 ayat (14)

Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi Pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban alur lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intermodal dan/atau antarmoda serta untuk mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan Tata Ruang wilayah.

2) Pasal 1 ayat (16)

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, yang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

- b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan.

1) Pasal 2

Pengaturan dan pengendalian operasional di Pelabuhan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan sistem Zonasi.

2) Pasal 3 ayat (1)

Sistem Zonasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi:

- 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.

3) Pasal 3 ayat (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.

4) Pasal 3 ayat (4)

Zonasi C sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berada pada wilayah Pelabuhan Penyeberangan yang sifatnya terbatas dan untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Penyeberangan.

5) Pasal 3 ayat (5)

Fasilitas vital sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas:

- a) Dermaga dan fasilitasnya;
- b) Bunker bahan bakar minyak;
- c) Fasilitas air tawar; dan/atau
- d) Fasilitas lain yang ditetapkan sebagai fasilitas vital.

6) Pasal 3 ayat (6)

Zonasi D sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d meliputi:

- a) Zona D1 berada pada wilayah khusus terbatas yang berfungsi sebagai perkantoran; dan
- b) Zona D2 berada pada area komersial dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.

1) Pasal 1 ayat (1)

Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.

2) Pasal (3)

Rambu Lalu Lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas:

- a) Rambu peringatan;
- b) Rambu larangan;
- c) Rambu perintah; dan
- d) Rambu petunjuk.

3) Pasal 7 ayat (1)

Rambu peringatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf a digunakan untuk memberikan peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.

4) Pasal 11 ayat (1)

Rambu larangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf b digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan.

5) Pasal 15 ayat (1)

Rambu perintah sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf c digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pengguna jalan.

6) Pasal 18 ayat (1)

Rambu petunjuk sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 huruf d digunakan untuk memandu pengguna jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada pengguna jalan.

d. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

1) Pasal 1 ayat (2)

Manajemen lalu lintas penyeberangan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas penyeberangan di pelabuhan dan di lintasan.

2) Pasal 1 ayat (18)

Operator Pelabuhan adalah Badan Usaha Pelabuhan atau Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan yang mengusahakan jasa pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan.

3) Pasal 2 ayat (1)

Manajemen lalu lintas penyeberangan terdiri atas:

- a) Manajemen lalu lintas penyeberangan di pelabuhan;
- b) Manajemen lalu lintas penyeberangan dilintasan.

4) Pasal 3 ayat 2

Manajemen lalu lintas penyeberangan di pelabuhan pada daerah lingkungan kerja pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:

- a) Lalu lintas kendaraan beserta muatannya;
- b) Lalu lintas orang.

2. Landasan Teori

Berikut adalah teori yang akan digunakan dalam penelitian ini:

a. Zonasi

Zonasi merupakan pembagian wilayah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan menjadi beberapa zona sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaan untuk mewujudkan pelabuhan yang aman dan nyaman, Dephub.go.id (2024).

b. Pola Lalu Lintas Angkutan Penyeberangan

Menurut Abubakar, Iskandar dkk. (2013:139), dalam buku yang berjudul Transportasi Penyeberangan: Suatu Pengantar, Pola lalu lintas di Pelabuhan Penyeberangan merupakan letak bangunan darat direncanakan sedemikian sehingga memenuhi berbagai syarat, yaitu tidak terjadinya persilangan antara kendaraan yang masuk dan keluar kapal dari dan ke pelabuhan, alur kendaraan antara kendaraan yang menyeberang dipisahkan dengan yang tidak menyeberang, pemisahan jenis kendaraan di area parkir, dan letak Gedung terminal dekat dengan dermaga.

c. Rambu-Rambu Lalu Lintas

Menurut Nugroho, Agus dkk. (2016:11), dalam modul yang berjudul Rambu, Marka dan Delineasi, Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, hutuf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan lokasi penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dalam kurun waktu kurang lebih 7 (bulan) mulai dari 10 Januari 2025 sampai dengan 31 Juli 2025. Lokasi penelitian dilakukan di BPTD Kelas II Bali dan Pengumpulan Data di Pelabuhan Sampalan.

Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Waktu Penelitian						
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	Juli
1	Penyusunan Proposal Judul Penelitian							
2	Seminar Proposal Judul Penelitian							
3	Pelaksanaan PKL dan Magang							
4	Pelaksanaan survey dan Pencarian Data Primer dan Sekunder							
5	Rekapitulasi Data							
6	Pemaparan Hasil Magang dan PKL pada Instansi							
7	Penyusunan dan Bimbingan KKW							
8	Seminar KKW							

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif, dimana Penelitian ini difokuskan dalam perancangan sistem zonasi dan pola arus

lalu lintas di Pelabuhan Sampalan Pulau Nusa Penida Kabupaten Klungkung Provinsi Bali.

3. Instrumen Penelitian

Pada penelitian ini peneliti menggunakan metode yang mana peneliti akan melakukan penelitian langsung ke lapangan, Instrumen penelitian yang digunakan adalah :

- a. Formulir Survei Produktivitas Pelabuhan Sampalan selama 15 hari;
- b. Formulir Observasi Zonasi Pelabuhan Sampalan antara kondisi eksisting dengan kesenjangannya;
- c. *Lay Out* Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan Sampalan; dan
- d. Formulir Inventarisasi kebutuhan Rambu Lalu Lintas Pelabuhan Sampalan beserta dokumentasinya.

4. Jenis dan Sumber Data

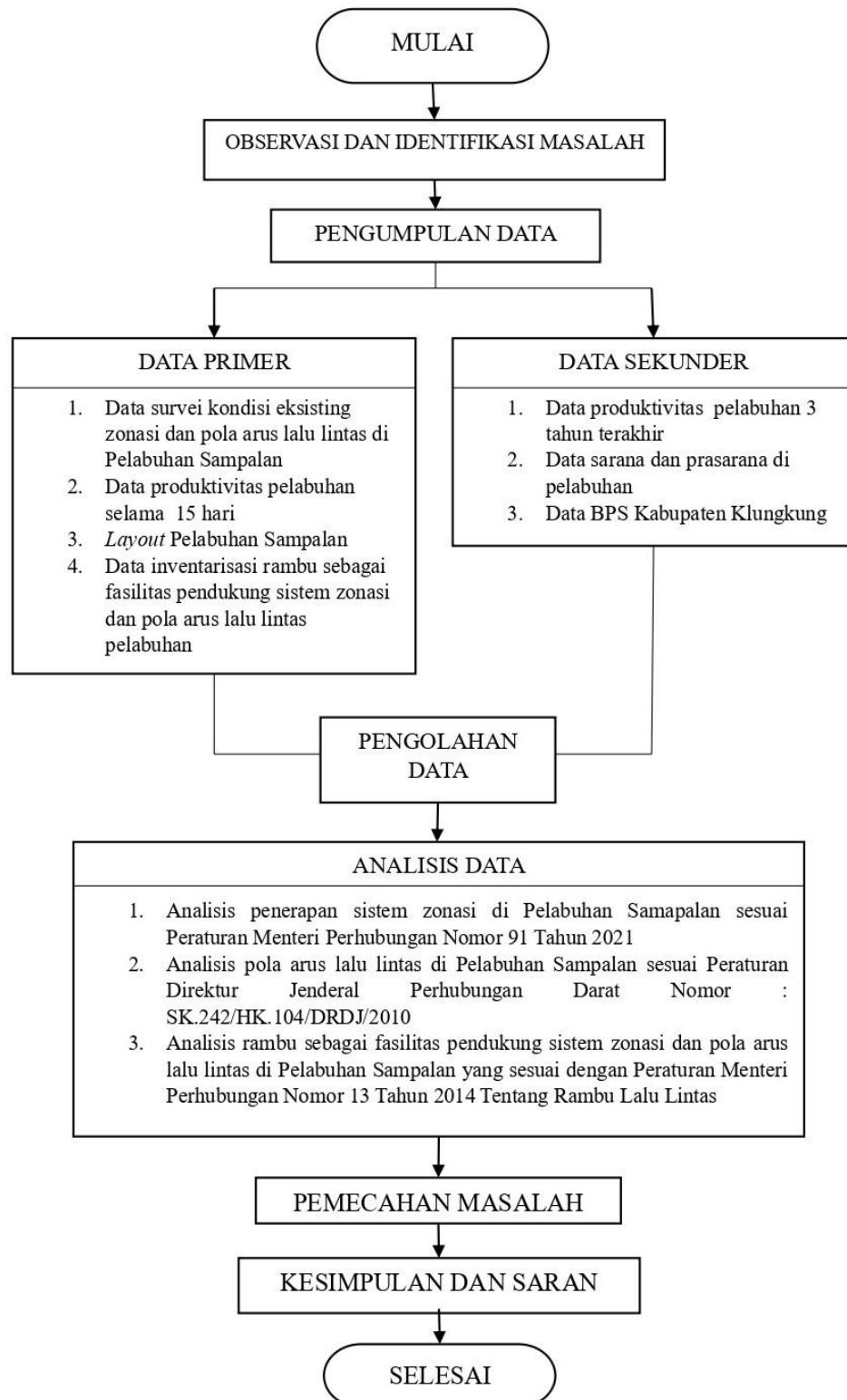
Sumber data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang didapat langsung dari lapangan berupa observasi dan dokumentasi. Sumber data tersebut memudahkan dan membantu penulis untuk mengolah data. Selain itu, untuk data sekunder penulis dapatkan melalui instansi terkait. Sumber data yang digunakan adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 2 Sumber Data Penelitian

No	Jenis Data	Nama Data	Sumber Data
1	Data Primer	<p>Data Kondisi Eksisting zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan</p> <p>Data Produktivitas Pelabuhan selama 15 hari</p> <p><i>Lay Out</i> Pelabuhan</p> <p>Data inventarisasi rambu sebagai fasilitas pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas pelabuhan</p>	Pelabuhan Sampalan
2	Data Sekunder	<p>Data Produktivitas Pelabuhan selama 3 tahun terakhir</p> <p>Data Sarana dan Prasarana pelabuhan</p> <p>Data BPS Kabupaten Klungkung</p>	<p>Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Bali</p> <p>Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Bali</p> <p>Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Klungkung</p>

5. Bagan Alir Penelitian

Bagan alir penelitian adalah acuan agar peneliti dapat meraih sesuai dengan apa yang telah dikehendaki dan sesuai dengan tata urutan penelitian.



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

Berikut ini adalah teknik pengumpulan data yang digunakan penulis di dalam penelitian:

1. Data Primer

Metode yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Metode Observasi

Dalam Penelitian ini, kegiatan yang dilaksanakan peneliti adalah mengamati kondisi lapangan secara langsung. Adapun survei yang dilakukan, yaitu kondisi eksisting zonasi, kondisi pola arus lalu lintas pelabuhan dan rambu sebagai fasilitas yang diperlukan untuk mendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan.

b. Metode Dokumentasi

Penulis melakukan pengambilan gambar fasilitas pokok daratan dan perairan, kondisi eksisting zonasi dan pola arus lalu lintas beserta rambu sebagai fasilitas pendukungnya pada Pelabuhan Sampalan menggunakan kamera *handphone*. Pengambilan gambar objek pada pelabuhan juga penulis gunakan untuk dijadikan acuan dalam penetapan *layout* pelabuhan terbaru.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi terkait. Metode untuk mendapatkan data sekunder adalah sebagai berikut:

a. Metode kepustakaan

Metode kepustakaan merupakan usaha untuk mengumpulkan data dan informasi berdasarkan buku dan peraturan. Penelitian ini menggunakan literatur atau buku tentang transportasi sungai, danau, dan penyeberangan. Data ini berasal dari literatur, kajian ilmiah, modul perkuliahan, teori, dan dasar hukum yang berkaitan dengan masalah yang akan diteliti serta digunakan sebagai dasar teori untuk menganalisa juga memecahkan permasalahan.

b. Metode Institusional

Pengumpulan data dengan metode institusional melibatkan pihak instansi. Berikut instansi yang berpartisipasi dalam penelitian:

- 1) Kantor BPTD Kelas II Bali

Data struktur organisasi BPTD Kelas II Bali

- 2) Kantor BPTD Kelas II Bali

Data sarana dan prasarana pelabuhan

- 3) Kantor BPTD Kelas II Bali

Data *ship particular*, Data produktivitas 3 tahun

- 4) Badan Pusat Statistik Kabupaten Klungkung

Data wilayah Kabupaten Klungkung

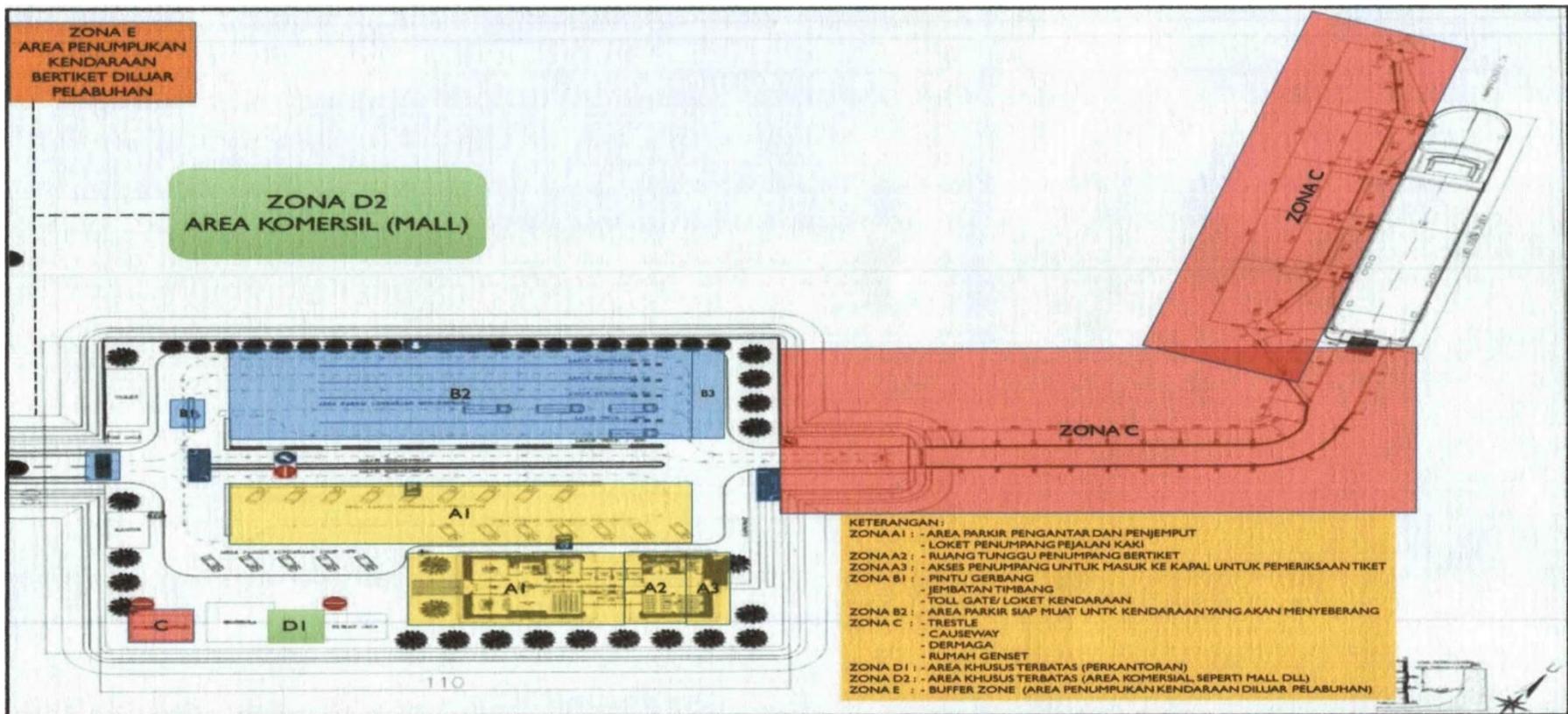
C. Teknik Analisis Data

Teknik *Gap analysis* merupakan sebuah tahapan untuk dapat menyelesaikan suatu masalah dengan menemukan kesenjangan dan mengisi kesenjangan tersebut agar dapat mencapai kondisi ideal yang diinginkan. *Gap analysis* biasa digunakan untuk membandingkan suatu set persyaratan. *Gap analysis* umumnya terstruktur pada satu set area, topik atau kategori, sehingga membuat *gap analysis* efisien untuk mengetahui sektor atau bidang mana yang perlu diperbaiki, (Priadi, 2020:21). Berikut Analisis yang peneliti gunakan pada lokasi penelitian:

1. Analisis zonasi Pelabuhan

Dengan menentukan batas wilayah sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan sebagai pedoman untuk menyelesaikan masalah dengan menggunakan formulir tabel survei observasi untuk melihat eksisting dan kesenjangan pada pelabuhan.

Tata letak zonasi pelabuhan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021, yaitu :



Gambar 3. 2 Tata Letak Zonasi Pelabuhan

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 91 Tahun 2021 (2021)

2. Analisis Pengaturan Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui kondisi eksisting pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan. Setelah mendapatkan kondisi pola arus lalu lintas pelabuhan, selanjutnya akan disesuaikan dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan.

Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang turun dari kapal sesuai dengan SK.242/HK.104/DRJD/2010 yaitu :



Gambar 3. 3 Pola Arus Lalu Lintas Kendaraan dan Penumpang Turun dari Kapal
Sumber: Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 (2010)

Pola arus lalu lintas kendaraan dan penumpang naik ke kapal sesuai dengan SK.22/HK.104/DRDJ/2010 yaitu :



Gambar 3. 4 Pola Arus Lalu Lintas Penumpang dan Kendaraan Naik Kapal
Sumber: Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 (2010)

3. Analisis Rambu Sebagai Fasilitas Pendukung Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan

Analisis ini berguna untuk mengetahui kebutuhan rambu sebagai fasilitas pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Sampalan. Analisis ini diawali dengan melakukan pengamatan dan membuat formulir inventarisasi kebutuhan rambu pendukung sistem zonasi dan pola arus di Pelabuhan Sampalan, yang nantinya rambu dan penempatannya disesuaikan dengan kondisi permasalahan yang ada. Kemudian dirumuskan rambu pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas agar menjadi panduan bagi pengguna jasa pelabuhan.

Analisis ini mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas. Pola arus lalu lintas di pelabuhan wajib menyediakan rambu untuk mendukung lancarnya arus lalu lintas, maka dari itu analisis ini menjadi suatu kewajiban pendukung untuk penulis laksanakan.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Kondisi Geografis

Kabupaten Klungkung terdiri dari beberapa pulau dengan empat kecamatan, yakni sebagian berada di Pulau Bali (Kecamatan Banjarangkan, Kecamatan Klungkung, dan Kecamatan Dawan), sedangkan Kecamatan Nusa Penida terpisah dari Pulau Bali dengan tiga pulau terbesar yaitu Pulau Nusa Penida, Pulau Nusa Lambongan, dan Pulau Nusa Ceningan. Ibukota Kabupaten Klungkung ialah Kecamatan Klungkung. Kabupaten Klungkung ini berpendudukan sebanyak 223,72 ribu jiwa dengan mayoritas beragama Hindu. Luas wilayah klungkung adalah 315 km².

Berdasarkan posisi geografinya kabupaten klungkung memiliki batas Utara, Timur, Selatan, dan Barat yang secara astronomis terletak di antara 115°21'28" Bujur Timur – 115°37'43" Bujur Timur dan 8°27'37" Lintang Selatan – 8°49'00"Lintang Selatan.



Gambar 4. 1 Peta Kabupaten Klungkung

Sumber: BPS Kabupaten Klungkung (2025)

2. Batas Administrasi

Kabupaten Klungkung memiliki luas wilayah sebesar 315 km², dengan sepertiganya (112,16 km²) terletak di antara Pulau Bali dan dua

pertiganya ($202,84 \text{ km}^2$) lagi berada di Pulau Nusa Penida. Adapun dengan batas wilayah sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Batas Administrasi

Arah	Batas Wilayah Administrasi
Utara	Kabupaten Bangli
Selatan	Selat Bandung dan
Timur	Kabupaten Karangasem
Barat	Kabupaten Gianyar

Sumber: BPS Kabupaten Klungkung (2025)

3. Kependudukan

Jumlah penduduk Kabupaten Klungkung menurut Kemendagri RI pada tahun 2024 adalah 223,72 ribu jiwa dengan Kecamatan Klungkung masih menjadi kecamatan dengan jumlah penduduk terpadat yaitu 67,07 ribu jiwa atau setara dengan 29,98%. Rasio jenis kelamin pada tahun 2024 adalah 100,1 yang berarti bahwa diantara 100 orang penduduk perempuan di Kabupaten Klungkung pada tahun 2024 terdapat 100-101 orang penduduk laki-laki.

Berdasarkan data proyeksi BPS Penduduk Klungkung paling banyak berada pada rentan umur 0-4 tahun dengan jumlah 15,52 ribu jiwa sedangkan penduduk paling sedikit berada pada rentan umur 70-74 tahun 6,66 ribu jiwa.

Tabel 4. 2 Data Penduduk Kabupaten Klungkung

Kecamatan	Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2023-2024 (%)
Nusa Penida	65,82	3,01
Banjarangkan	47,14	0,51
Klungkung	67,07	1,15
Dawan	43,70	0,68
Klungkung	223,73	1,46

Sumber: BPS Kabupaten Klungkung (2025)

4. Kondisi Umum Sistem Transportasi

Panjang jalan Kabupaten Klungkung tahun 2024 adalah 464,96 km. Tercatat sepanjang 321,28 km dalam kondisi baik, 59,99 km dalam kondisi rusak, dan 9,79 km dalam keadaan rusak berat.

Tabel 4. 3 Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintah di Kabupaten Klungkung (km), 2022-2024

Tingkat Kewenangan Pemerintah	Tahun		
	2022	2023	2024
Negara	37,71	37,71	37,71
Provinsi	9,34	9,34	9,34
Kabupaten/Kota	453,80	464,96	464,96
Jumlah/Total	500,85	512,01	512,01

Sumber: BPS Kabupaten Klungkung (2025)

5. Jaringan Transportasi Penyeberangan

Jaringan Transportasi Penyeberangan di Sampalan menggunakan jalur laut untuk beroperasi.



Gambar 4. 2 Lintasan Pelabuhan Sampalan-Kusamba dan Sampalan – Sanur

Sumber: BPTD Kelas II Bali (2025)

Pelabuhan Penyeberangan Sampalan diawasi oleh BPTD Kelas II Bali. Pelabuhan Sampalan menghubungkan Pulau Bali dan Nusa Penida.

Tabel 4. 4 Kapal yang Beroperasi di Pelabuhan Sampalan

No	Nama Kapal	GT	Dimensi (m)			Kapasitas (Penumpang)
			P	L	T	
1	Gangga Express 5	26	17,3	3,8	1,6	80
2	Gangga Express 8	32	17,6	4	2,5	94
3	Gangga Express 9	53	21,37	4,6	2,0	150
4	Gangga Express 18	32	17,63	4	1,5	99
5	Gangga Express 27	33	18,28	4,10	1,30	94
6	Gangga Express 36	70	22,51	4,9	1,6	156
7	The Angkal 1	30	18,53	4,1	1,6	80
8	The Angkal 6	61	21,25	4,9	1,6	158
9	The Angkal 7	66	22	4,8	1,6	185
10	The Angkal 8	66	22	4,8	1,6	185
11	Idola Holiday	29	17,45	4	1,6	75
12	Idola Express	29	17,45	4	1,6	75
13	S'Gening Diamond	50	20,20	4,80	1,70	120

Sumber: BPTD Kelas II Bali (2025)

6. Prasarana Transportasi Penyeberangan

Prasarana Pelabuhan Sampalan dibagi menjadi dua yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan.

a. Fasilitas Daratan

1) Gedung Terminal

Gedung Terminal Pelabuhan Sampalan ini memiliki luas 1.380 m² dengan bangunan 2 lantai, dan terdapat fasilitas seperti ruang tunggu penumpang, loket dan toilet penumpang



Gambar 4. 3 Gedung Terminal

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

2) Loket Penumpang

Pelabuhan Sampalan telah menerapkan sistem *e-ticket*, penumpang bisa langsung mencetak tiket di loket penumpang yang akan dilayani oleh operator masing-masing kapal.



Gambar 4. 4 Loket Penumpang

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

3) Ruang Tunggu

Ruang Tunggu adalah tempat penumpang beristirahat atau menunggu kedatangan kapal. Pelabuhan Sampalan memiliki 2 (dua) ruang tunggu yaitu ruang tunggu *gate 1* dan ruang tunggu *gate 2*.



Gambar 4. 5 Ruang Tunggu

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

4) Kantor Administrasi

Kantor Administrasi bertanggung jawab dalam mengelola dan mengawasi kegiatan penyeberangan untuk memastikan bahwa pengguna jasa menerima layanan terbaik. Kantor Administrasi Pelabuhan Sampalan berada di lantai 2 ditengah-tengah ruang tunggu *gate 1* dan *2*.

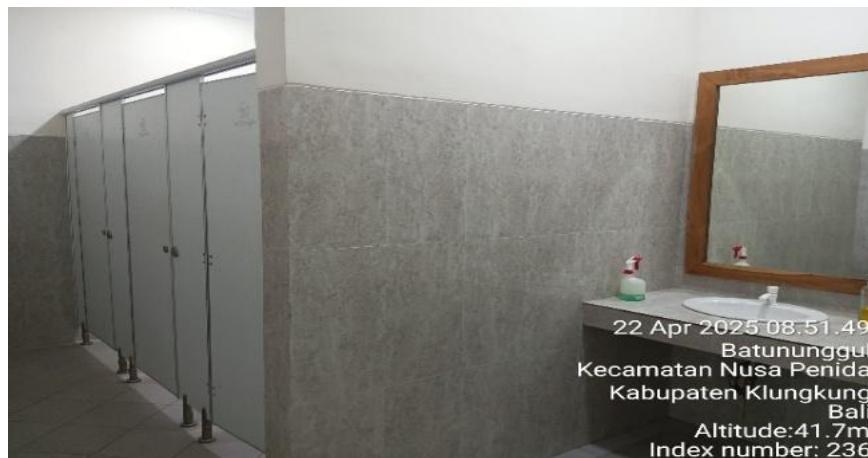


Gambar 4. 6 Kantor Administrasi

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

5) Toilet

Pelabuhan Sampalan memiliki 4 unit toilet, 1 unit di lantai 1, 2 unit di lantai 2 terdapat di masing-masing ruang tunggu, dan 1 unit di dalam kantor administrasi. Pelabuhan Sampalan menyediakan toilet di terminal penumpang baik untuk penumpang yang hendak naik ke kapal ataupun untuk penumpang yang turun dari kapal.



Gambar 4. 7 Toilet

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

6) Musholla

Musholla merupakan tempat yang digunakan oleh penumpang yang beragama Islam untuk beribadah, terletak pada sisi kiri gedung terminal dilantai 2 tepatnya pada ruang tunggu *gate* 1.



Gambar 4. 8 Musholla

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

7) Pura

Pura adalah tempat suci yang digunakan penumpang dan masyarakat sekitar sebagai tempat beribadah bagi umat Hindu, terletak di sebelah kanan di luar bangunan terminal pelabuhan

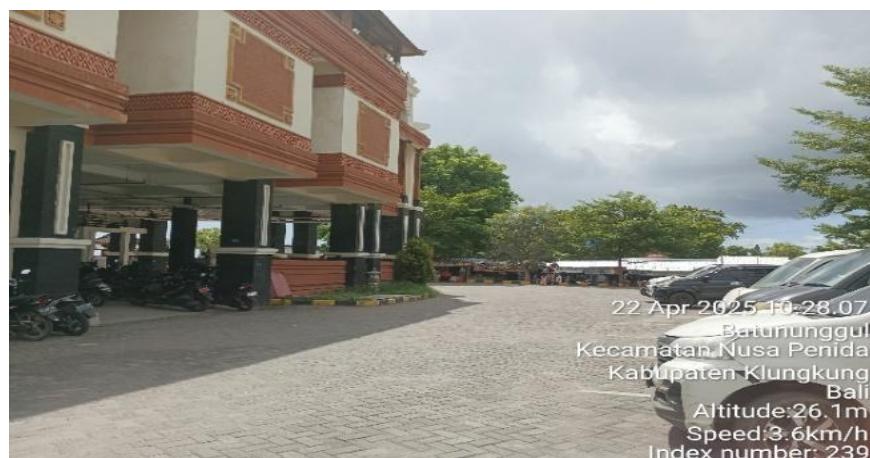


Gambar 4. 9 Pura

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

8) Lapangan Parkir

Lapangan Parkir digunakan sebagai tempat parkir kendaraan, dimana posisi dari lapangan parkir untuk kendaraan roda empat berada pada sisi depan gedung terminal dan sedangkan lapanagan parkir kendaraan roda dua terletak pada sisi kanan dan kiri gedung termial.

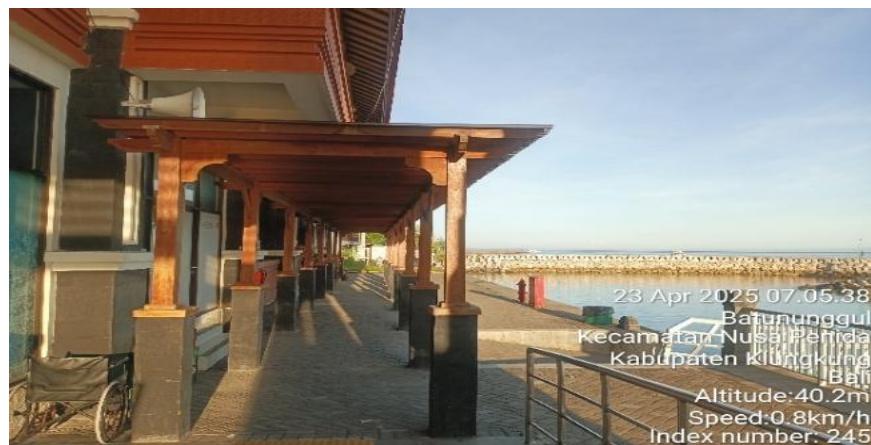


Gambar 4. 10 Lapangan Parkir

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

9) *Gangway*

Pelabuhan Sampalan memiliki 2 *Gangway* di sebelah kanan dan sebelah kiri yang dibangun untuk menghubungkan Gedung terminal ke dermaga 1,2,3 dan 4 yang berguna untuk melayani penumpang pejalan kaki menuju dermaga.



Gambar 4. 11 *Gangway*

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

10) Ruang Genset

Ruang genset pada pelabuhan adalah tempat yang digunakan untuk menempatkan dan mengoperasikan perangkat pembangkit Listrik sebagai sumber daya Cadangan atau tambahan di pelabuhan, untuk memastikan operasional pelabuhan tetap berjalan dengan lancar. Ruang genset terletak di sebelah kiri di luar terminal pelabuhan.



Gambar 4. 12 Ruang Genset

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

11) Rumah Pompa

Rumah Pompa pada pelabuhan adalah fasilitas yang berfungsi dalam manajemen air di kawasan pelabuhan, dirancang untuk menampung dan mengoperasikan sistem pompa, berperan penting untuk menjaga operasional pelabuhan tetap aman dan efisien dalam pengelolaan air di pelabuhan.



Gambar 4. 13 Rumah Pompa

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

b. Fasilitas Perairan

1) Dermaga

Dermaga merupakan bangunan yang digunakan untuk menambatkan dan merapatkan kapal. Pada Pelabuhan Sampalan memiliki dermaga jenis ponton, terbagi menjadi 2 berdasarkan pintu masuk dermaganya, yaitu *gate 1* untuk dermaga (1 dan 2) dan *gate 2* untuk dermaga (3 dan 4).



Gambar 4. 14 Dermaga

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

2) *Trestle*

Trestle adalah jalan atau akses yang menghubungkan dermaga menuju daratan. Pada Pelabuhan Sampalan memiliki 2 *trestle* yaitu pada dermaga ponton 1 dan dermaga ponton 2.



Gambar 4. 15 *Trestle*

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

3) *Bolder*

Bolder adalah fasilitas pelabuhan berupa besi yang ditanamkan pada pondasi dermaga yang digunakan sebagai alat untuk mengikat tali kapal, kapal akan menggunakan *bolder* untuk menambat ke dermaga atau pelabuhan agar tetap stabil dan tidak bergerak saat sedang sandar.

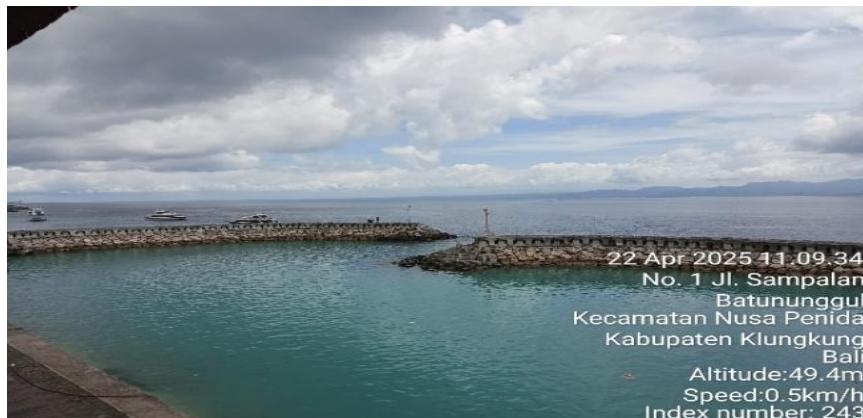


Gambar 4. 16 *Bolder*

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

4) Breakwater

Breakwater digunakan untuk mencegah arus ombak masuk ke area kolam pelabuhan dan menganggu aktivitas kapal saat sandar atau meninggalkan area dermaga



Gambar 4. 17 Breakwater

Sumber: Tim PKL Bali (2025)

Berikut ini adalah tabel rincian fasilitas daratan dan fasilitas perairan pada Pelabuhan Sampalan.

Tabel 4. 5 Data Prasarana Pelabuhan Sampalan

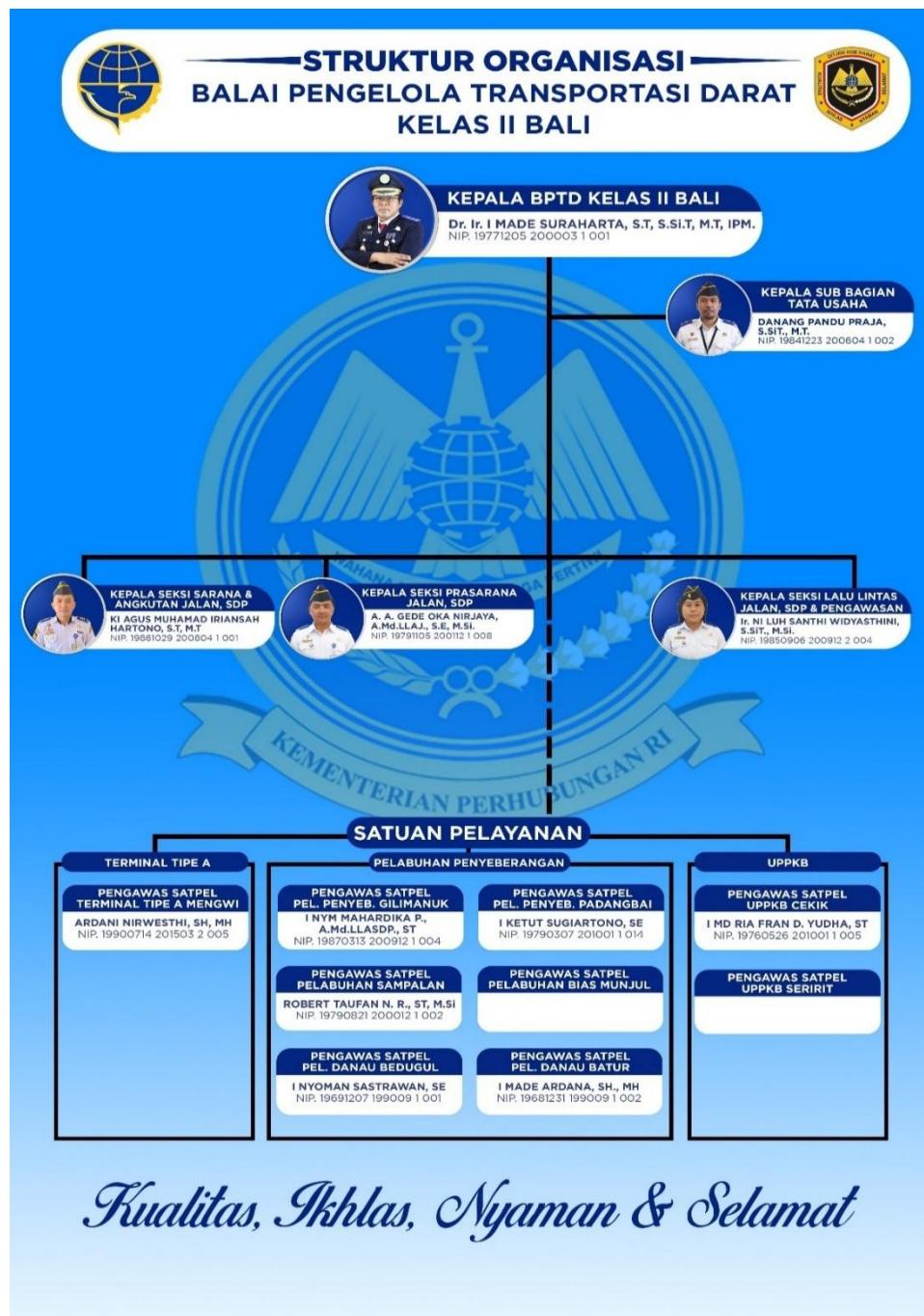
No	Prasarana Pelabuhan Sampalan	Volume dan satuan	Keterangan
A Fasilitas Daratan			
1	Gedung Operasional/Kantor	1.380 m ²	Baik
2	Loket Penjualan Tiket Penumpang	78,8 m ²	Baik
3	Ruang Tunggu Penumpang	648 m ²	Baik
4	Kantor Administrasi	216 m ²	Baik
5	WC/Toilet	4 unit	Baik
6	Musholla	28 m ²	Baik
7	Pura	30 m ²	Baik
8	Lapangan Parkir Kendaraan	811 m ²	Baik
9	Ruang Genset	35 m ²	Baik
10	Rumah Pompa	25 m ²	Baik
11	<i>Gangway</i>	40,824 m ²	Baik
B Fasilitas Perairan			
12	Dermaga	90,61 m ²	Baik
13	<i>Trestel</i>	22,9 m ²	Baik
14	<i>Bolder</i>	10 unit	Baik
15	<i>Breakwater</i>	200 m	Baik

Sumber: BPTD Kelas II Bali (2025)

7. Instansi Pembina

Instansi Pembina Angkutan di Pelabuhan Sampalan terdiri dari pihak regulator dan operator. Adapun yang menjadi pihak regulator adalah Balai

Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Bali, Satuan Pelayanan Pelabuhan Nusa Penida dan Sampalan. Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) memiliki tugas untuk melaksanakan pengelola lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.



Gambar 4. 18 Struktur Organisasi BPTD Kelas II Bali

Sumber: BPTD Kelas II Bali (2025)

8. Data Produktivitas

Berikut adalah data Produktivitas penumpang pada Pelabuhan Sampalan tiga tahun terakhir.

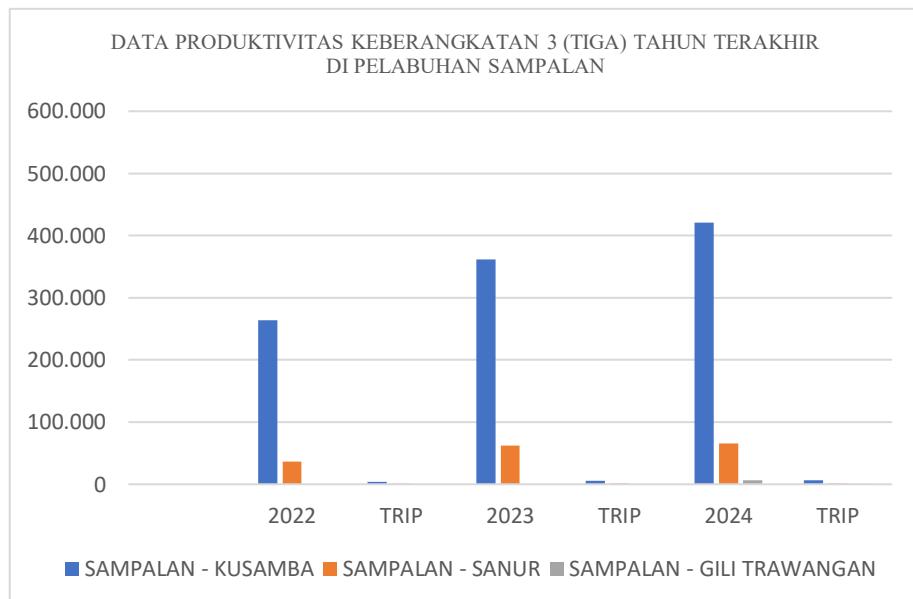
a. Produktivitas keberangkatan penumpang 3 tahun terakhir

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari BPTD Kelas II Bali, dikumpulkan data mengenai produktivitas keberangkatan penumpang selama 3 tahun terakhir, yaitu sebagai berikut:

Tabel 4. 6 Data Produktivitas Keberangkatan Penumpang 3 Tahun Terakhir

Lintasan	Jumlah Penumpang dan Trip					
	2022	Trip	2023	Trip	2024	Trip
Sampalan – Kusamba	263.802	3.678	361.532	6.011	421.209	6.682
Sampalan – Sanur	36.524	376	61.870	1.059	65.496	1.135
Sampalan – Gili Trawangan	0	0	0	0	6.258	154
Total	300.326	4.054	423.402	7.070	492.963	7.971

Sumber: BPTD Kelas II Bali (2025)



Gambar 4. 19 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang Pelabuhan Sampalan Tiga Tahun Terakhir

Berdasarkan grafik di atas, produktivitas keberangkatan penumpang tertinggi terjadi di tahun 2024 pada lintasan Sampalan – Kusamba yaitu sebesar 421.209 penumpang. Sedangkan produktivitas penumpang terendah terjadi di tahun 2024 pada lintasan Sampalan – Gili Trawangan yaitu sebesar 6.258 penumpang.

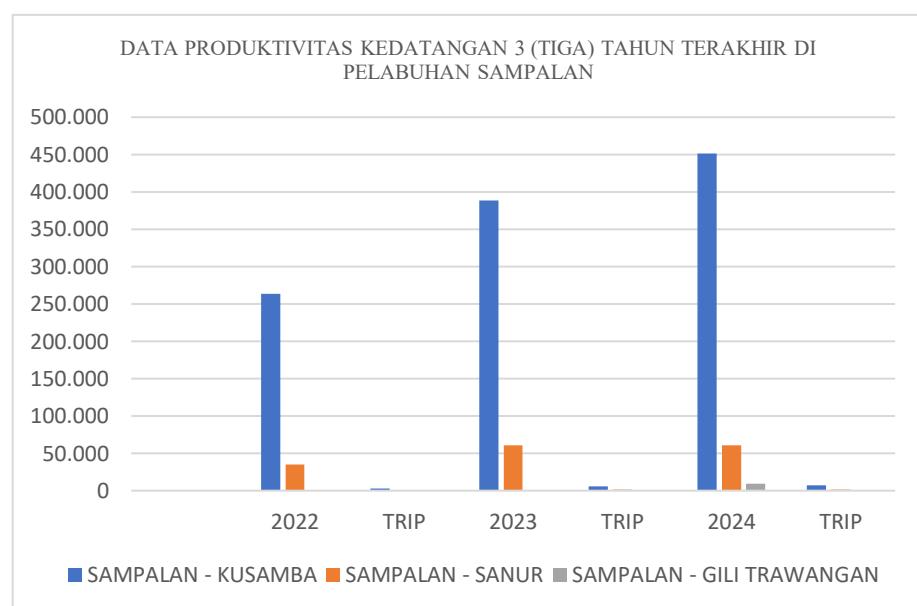
b. Produktivitas kedatangan penumpang 3 tahun terakhir

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari BPTD Kelas II Bali, dikumpulkan data mengenai produktivitas kedatangan penumpang selama 3 tahun terakhir, yaitu sebagai berikut:

Tabel 4. 7 Data Produktivitas Kedatangan Penumpang 3 Tahun Terakhir

Lintasan	Jumlah Penumpang dan Trip					
	2022	Trip	2023	Trip	2024	Trip
Sampalan – Kusamba	263.341	3.218	388.519	5.982	451.678	6.925
Sampalan – Sanur	34.963	269	60.778	1.285	60.940	1.481
Sampalan – Gili Trawangan	0	0	0	0	9.079	172
Total	298.304	3.487	449.297	7.267	521.697	8.578

Sumber: BPTD Kelas II Bali (2025)



Gambar 4. 20 Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang Pelabuhan Sampalan Tiga Tahun Terakhir

Berdasarkan grafik di atas, produktivitas kedatangan penumpang tertinggi terjadi di tahun 2024 pada lintasan Sampalan – Kusamba yaitu sebesar 451.678 penumpang. Sedangkan produktivitas penumpang terendah terjadi di tahun 2024 pada lintasan Sampalan – Gili Trawangan yaitu sebesar 9.079 penumpang.

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

Berikut ini ialah penyajian data produktivitas 15 (hari) dan data permasalahan yang terdapat di Pelabuhan Sampalan.

a. Data Produktivitas 15 (Lima Belas) Hari Pelabuhan Sampalan

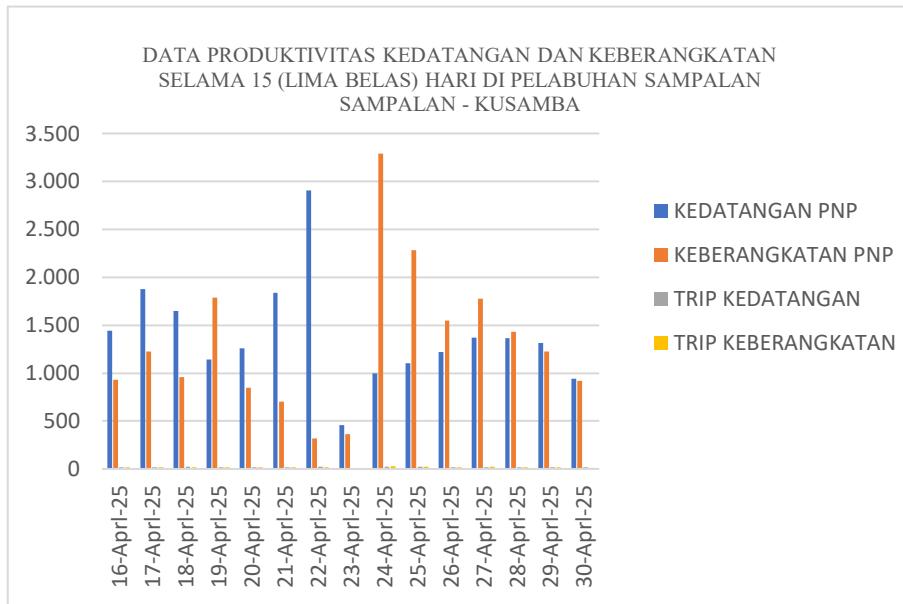
1) Produktivitas Pelabuhan Sampalan Lintasan Sampalan – Kusamba.

Adapun data produktivitas penumpang selama 15 hari di Pelabuhan Sampalan pada Lintasan Sampalan – Kusamba adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 8 Data Produktivitas Selama 15 Hari di Pelabuhan Sampalan Lintasan Sampalan – Kusamba

Tanggal	Jumlah Penumpang		Trip	
	Kedatangan	Keberangkatan	Kedatangan	Keberangkatan
16-Aprl-25	1.443	929	18	17
17-Aprl-25	1.875	1.227	18	18
18-Aprl-25	1.651	958	21	18
19-Aprl-25	1.144	1.786	20	19
20-Aprl-25	1.259	846	18	18
21-Aprl-25	1.839	701	19	17
22-Aprl-25	2.905	317	25	18
23-Aprl-25	459	363	8	6
24-Aprl-25	1.000	3.289	23	27
25-Aprl-25	1.102	2.284	21	21
26-Aprl-25	1.222	1.548	19	18
27-Aprl-25	1.368	1.779	20	22
28-Aprl-25	1.363	1.434	18	18
29-Aprl-25	1.312	1.225	17	18
30-Aprl-25	942	919	16	15
TOTAL	20.884	19.605	281	270

Sumber: Tim PKL Bali (2025)



Gambar 4. 21 Grafik Produktivitas Penumpang Pelabuhan Sampalan Selama 15 Hari Lintasan Sampalan – Kusamba

Berdasarkan grafik di atas, produktivitas kedatangan penumpang Pelabuhan Sampalan selama 15 hari yang tertinggi pada lintasan Sampalan – Kusamba terjadi di tanggal 22 April 2025 yaitu 2.905 penumpang dan yang terendah terjadi pada tanggal 23 April 2025 yaitu 459 penumpang. Sedangkan produktivitas keberangkatan penumpang tertinggi terjadi di tanggal 24 April 2025 yaitu 3.289 penumpang dan yang terendah terjadi pada tanggal 22 April 2025 yaitu 317 penumpang.

2) Produktivitas Pelabuhan Sampalan Lintasan Sampalan – Sanur.

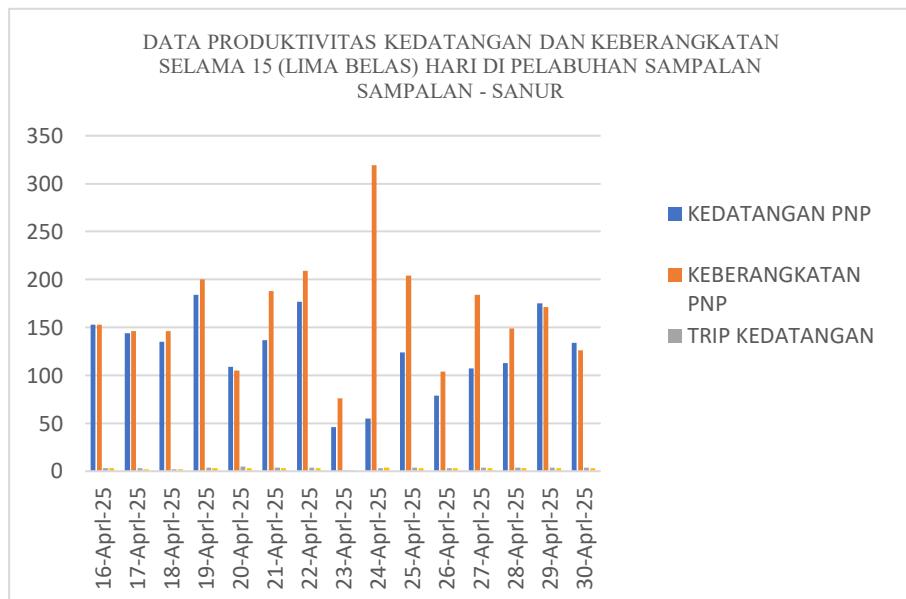
Adapun data produktivitas penumpang selama 15 hari di Pelabuhan Sampalan pada Lintasan Sampalan – Sanur adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 9 Data Produktivitas Selama 15 Hari di Pelabuhan Sampalan Lintasan Sampalan – Sanur

Tanggal	Jumlah Penumpang		Trip	
	Kedatangan	Keberangkatan	Kedatangan	Keberangkatan
16-April-25	153	153	3	3
17-April-25	144	146	3	2
18-April-25	135	146	2	2
19-April-25	184	200	4	3
20-April-25	109	105	5	3
21-April-25	137	188	4	3

Tanggal	Jumlah Penumpang		Trip	
	Kedatangan	Keberangkatan	Kedatangan	Keberangkatan
22-April-25	177	209	4	3
23-April-25	46	76	1	1
24-April-25	55	319	3	4
25-April-25	124	204	4	3
26-April-25	79	104	3	3
27-April-25	107	184	4	3
28-April-25	113	149	4	3
29-April-25	175	171	4	3
30-April-25	134	126	4	3
TOTAL	1.872	2.480	52	42

Sumber: Tim PKL Bali (2025)



Gambar 4. 22 Grafik Produktivitas Penumpang Pelabuhan Sampalan Selama 15 Hari Lintasan Samapalan – Sanur

Berdasarkan grafik di atas, produktivitas kedatangan penumpang Pelabuhan Sampalan selama 15 hari yang tertinggi pada lintasan Sampalan – Sanur terjadi di tanggal 19 April 2025 yaitu 184 penumpang dan yang terendah terjadi pada tanggal 23 April 2025 yaitu 46 penumpang. Sedangkan produktivitas keberangkatan penumpang tertinggi terjadi di tanggal 24 April 2025 yaitu 319 penumpang dan yang terendah terjadi pada tanggal 23 April 2025 yaitu 76 penumpang.

b. Kondisi Eksisting Sistem Zonasi Pelabuhan Sampalan

Berikut ini adalah hasil formulir survey observasi antara kondisi eksisting zonasi di Pelabuhan Sampalan dengan kesejangannya:

Tabel 4. 10 Formulir Survei Observasi Zonasi Pelabuhan Sampalan

No	Objek Observasi	Eksisting	Kesenjangan	Dokumentasi
1	Zona A	Zona A1	1. Tidak adanya ketertiban penumpang pada saat melakukan pembelian tiket pada Area loket tiket	
		Zona A2	Area ruang tunggu yang terbagi menjadi dua	
		Zona A3	Penumpang yang berdesak-dasakan ketika antri untuk menuju kapal Pada area pos pemeriksaan tiket (gate).	

No	Objek Observasi	Eksisting	Kesenjangan	Dokumentasi
2	Zona C	<p>1. Pada kondisi eksistingnya pada area dermaga masih terdapat orang bebas keluar /masuk</p> <p>2. Terdapat adanya parkir liar disekitar area rumah pompa dan ruang genset yang seharusnya merupakan area steril.</p>	Belum diterapkannya sistem zonasi dan tidak ada rambu larangan diarea zona tersebut	 
3	Zona D	Zona D1	Area perkantoran pada Pelabuhan Sampalan berada di lantai 2 tepat disamping ruang tunggu	Belum diterapkannya sistem zonasi
		Zona D2	Area komersial pada Pelabuhan Sampalan juga berada di lantai 2 yang tergabung dengan area ruang tunggu	Belum diterapkannya sistem zonasi

Berdasarkan hasil formulir survey observasi diatas, diketahui saat ini di Pelabuhan Sampalan belum adanya penerapan sistem zonasi sesuai PM 91 Tahun 2021, dikarenakan pelabuhan ini baru dibangun pada tahun 2022 dan baru melakukan renovasi pada tahun 2024. Dengan belum adanya penerapan sistem zonasi sesuai aturan yang berlaku mengakibatkan beberapa masalah terkait keselamatan, keamanan, kelancaran, kenyamanan dan ketertiban pengguna jasa pelabuhan tidak

maksimal. Berikut terdapat beberapa permasalahan yang ditemukan di lapangan terkait sistem zonasi pada Pelabuhan Sampalan:

- 1) Adanya parkir liar di sekitar rumah pompa dan ruang genset
- 2) Bebasnya akses orang keluar/masuk area dermaga

Berikut kondisi yang ditemukan di lapangan saat ini dapat dilihat pada gambar 4.23 dan 4.24 dibawah ini:



Gambar 4. 23 Parkir Liar di Sekitar Rumah Pompa dan Ruang Genset

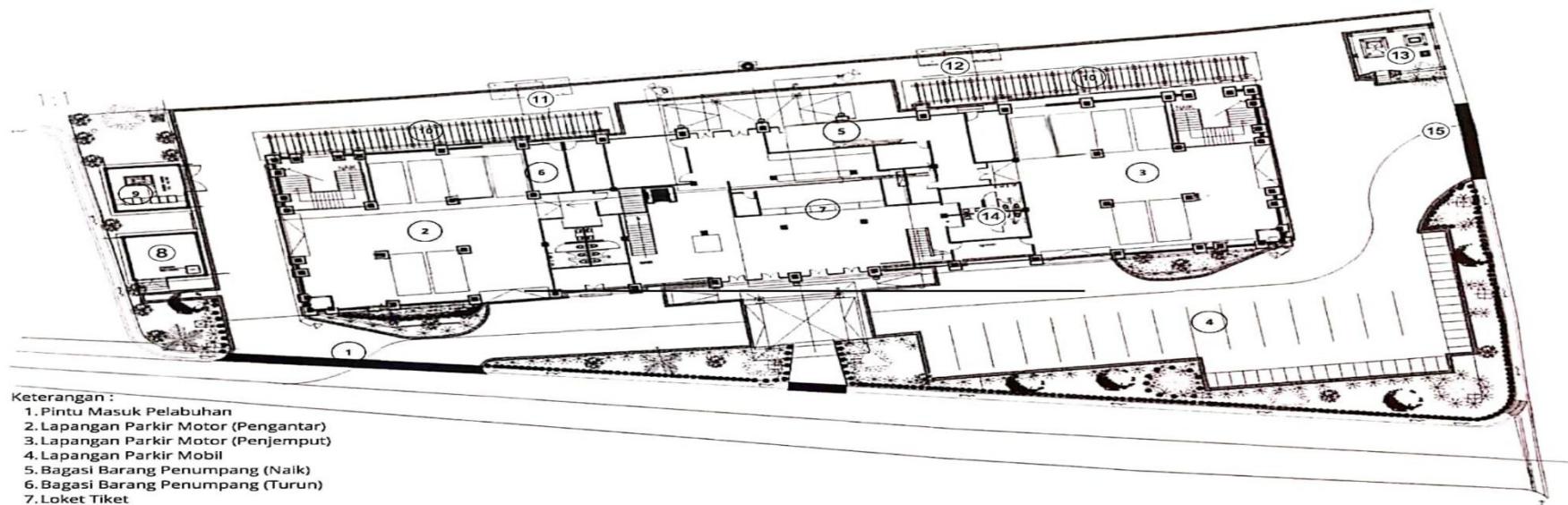
Berdasarkan gambar diatas, dapat dilihat adanya parkir liar di sekitar ruang ganset dan rumah pompa yang dimana area tersebut merupakan area fasilitas vital pelabuhan yang sifatnya terbatas. Situasi tersebut menunjukkan belum adanya penerapan sistem zonasi dan dapat meningkatkan resiko kecelakaan. Hal ini terjadi karena kurangnya pengawasan dari petugas pelabuhan dan belum tersedianya rambu larangan.



Gambar 4. 24 Orang Bebas Keluar/Masuk Area Dermaga

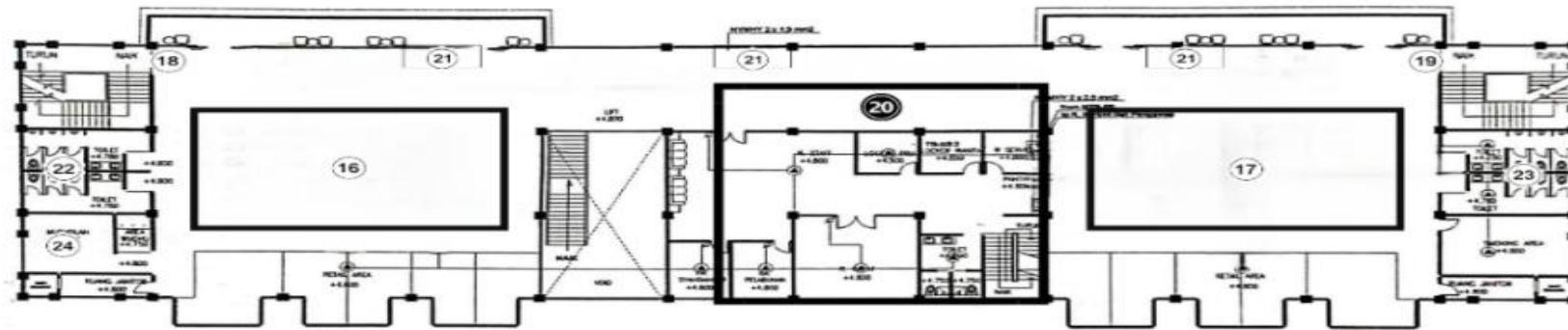
Berdasarkan gambar diatas, masih terlihat adanya masyarakat yang bebas keluar masuk area dermaga yang dapat mengganggu proses bongkar muat kapal. Kondisi ini terjadi karena belum tersedia pagar pembatas di sekeliling pelabuhan, sehingga bebasnya akses masyarakat ke area pelabuhan. Situasi tersebut menunjukkan bahwa sistem zonasi belum diterapkan dan dapat meningkatkan risiko kecelakaan serta kurangnya keamanan pada wilayah pelabuhan.

Adapun Layout eksisting di Pelabuhan Sampalan adalah sebagai berikut:



Gambar 4. 25 Layout Eksisting Pelabuhan Sampalan Lantai 1

Sumber: BPTD Kelas II Bali (2025)



Keterangan :

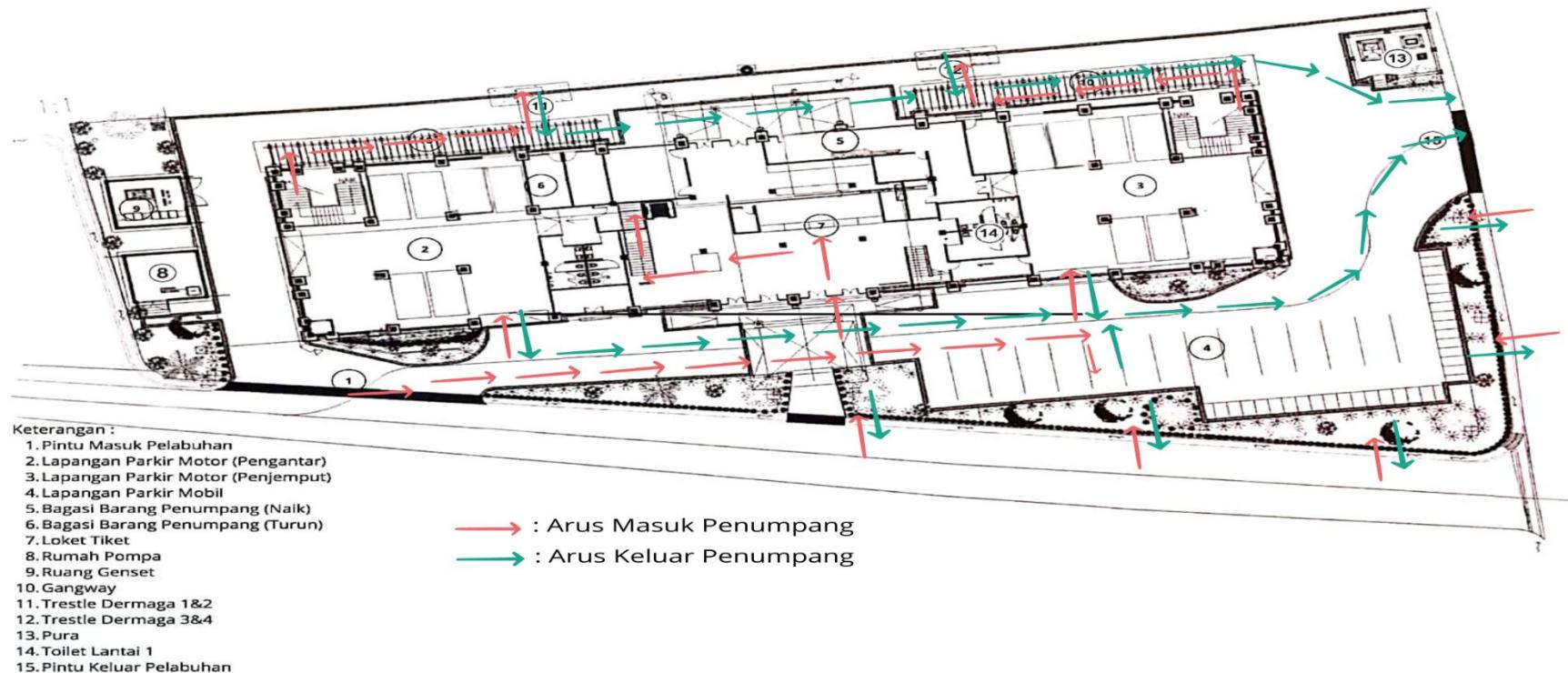
- 16. Ruang Tunggu Gate 1
- 17. Ruang Tunggu Gate 2
- 18. Gate 1 (Pos Pemeriksaan Tiket)
- 19. Gate 2 (Pos Pemeriksaan Tiket)
- 20. Kantor Administrasi
- 21. Area Komersial
- 22. Toilet Gate 1
- 23. Toilet Gate 2
- 24. Musholla

Gambar 4. 26 Layout Eksisting Pelabuhan Sampalan Lantai 2

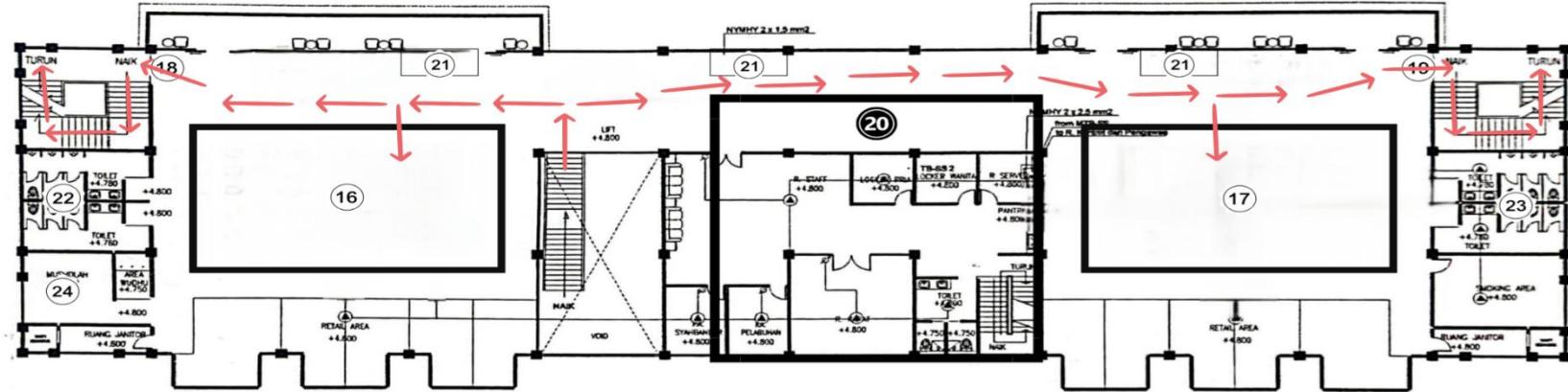
Sumber: BPTD Kelas II Bali (2025)

c. Kondisi Eksisting Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan Sampalan

Berikut layout eksisting pola arus lalu lintas yang terjadi di pelabuhan Sampalan adalah sebagai berikut :



Gambar 4. 27 Layout Eksisting Pola Arus Lalu Lintas Penumpang pada Lantai 1



Keterangan :

- 16. Ruang Tunggu Gate 1
- 17. Ruang Tunggu Gate 2
- 18. Gate 1 (Pos Pemeriksaan Tiket)
- 19. Gate 2 (Pos Pemeriksaan Tiket)
- 20. Kantor Administrasi
- 21. Area Komersial
- 22. Toilet Gate 1
- 23. Toilet Gate 2
- 24. Musholla

→ : Arus Masuk Pelabuhan

Gambar 4. 28 Layout Eksisting Pola Arus Lalu Lintas Penumpang pada Lantai 2

Dari gambar 4.28 dan 4.29 diatas, berikut urutan-urutan yang dilalui penumpang pada saat naik kekapal:

- 1) Penumpang yang membawa kendaraan masuk pintu pelabuhan melalui loket kendaraan masuk.
- 2) Penumpang yang berjalan kaki bebas memasuki wilayah pelabuhan dari mana saja dan menuju loket penumpang.
- 3) Area parkir kendaraan, kendaraan setelah melewati loket kendaraan menuju ruang parkir, untuk kendaraan bermotor pada pelabuhan Sampalan terdapat 2 area parkir yaitu disebelah kanan dan kiri pelabuhan, penumpang bebas untuk parkir dimana saja.
- 4) Ruang tunggu penumpang merupakan ruang tunggu seandainya penumpang memerlukan istirahat sebelum naik ke kapal.
- 5) Penumpang langsung menuju ke kapal melalui pos pemeriksaan tiket (*gate*) dan *gangway* yang sudah ditentukan.

Dari gambar 4.28 diatas, berikut urutan- urutan yang dilalui kendaraan dan penumpang pada saat keluar dari kapal:

- 1) Setelah keluar dari kapal maka penumpang menuju *gangway* sebelah kiri dan langsung menuju jalur khusus pejalan kaki pada pintu keluar Pelabuhan.
- 2) Penumpang yang memiliki penjemput atau kendaraan di area parkir pelabuhan masuk kembali melewati jalur keluar pada pintu keluar pelabuhan, karena tidak adanya akses penumpang menuju area parkir.

Berdasarkan hasil observasi dilapangan, diketahui kondisi saat ini pola arus lalu lintas pada Pelabuhan Sampalah masih tidak teratur, sehingga dalam pelaksanaannya masih belum optimal, berikut beberapa permasalahan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan:

- 1) belum tersedianya fasilitas gerbang dan pagar pembatas disekeliling pelabuhan serta belum adanya jalur khusus pejalan kaki pada pintu masuk
- 2) Belum ada pemisahan antara area parkir motor penjemput dengan area parkir motor pengantar

- 3) Tidak adanya ketertiban penumpang pada area loket tiket dan pos pemeriksaan tiket (*gate*)
- 4) Adanya parkir liar di depan jalan wilayah pelabuhan yang juga tercampur dengan kendaraan sewa masyarakat sekitar
- 5) Tidak adanya akses penumpang ke area parkir pada pintu keluar

Berikut kondisi yang ditemukan di lapangan saat ini dapat dilihat pada gambar 4.29, 4.30, 4.31, dan 4.32 dibawah ini:



Gambar 4. 29 Belum Tersedianya Fasilitas Pintu Gerbang, Pagar dan Jalur Khusus Pejalan Kaki pada Pintu Masuk Pelabuhan Sampalan

Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat bahwa di Pelabuhan Sampalan belum tersedianya fasilitas fisik, seperti gerbang pagar, dan jalur khusus pejalan kaki pada pintu masuk pelabuhan, sehingga tercampurnya penumpang yang membawa kendaraan dengan penumpang pejalan kaki. Situasi ini juga menyebabkan penumpang bebas memasuki wilayah pelabuhan bisa dilihat pada foto lampiran 6, hal ini menyebabkan pola arus lalu lintas pelabuhan menjadi tidak terkendali.



Gambar 4. 30 Area Parkir Motor yang Tidak Teratur Karena Tercampurnya Parkir Pengantar dan Penjemput

Berdasarkan gambar di atas, terlihat bahwa area parkir motor di Pelabuhan Sampalan berantakan dan tidak teratur, padahal pelabuhan telah menyediakan dua area khusus untuk parkir motor. Namun, karena tidak adanya pengaturan yang jelas mengenai pemisahan fungsi area parkir, penumpang cenderung memarkirkan kendaraannya secara sembarangan. Kondisi ini menyebabkan area parkir menjadi tidak tertata dan mengganggu alur pergerakan penumpang. Situasi tersebut menunjukan bahwa belum adanya penerapan sistem zonasi dan tidak adanya keteraturan dan ketertiban di Pelabuhan Sampalan.



Gambar 4. 31 Penumpang yang Tidak Mengikuti Pola Arus yang Sudah Ditentukan

Berdasarkan gambar diatas, dapat dilihat kurangnya ketertiban penumpang pada area pos pemeriksaan tiket (*gate*), padahal pada area ini pola arus masuk penumpang sudah ditentukan petugas pelabuhan dengan menggunakan pembatas tali tetapi keadaan penumpang yang ramai dan berdesak-desakan menyebabkan penumpang menerobos dengan menggeser atau melepas pembatas tali tersebut sehingga menyebabkan penumpang tidak mengikuti pola arus yang sudah ditentukan, hal ini juga terjadi pada area loket penumpang bisa dilihat pada foto lampiran 6.



Gambar 4. 32 Parkir Liar yang Tercampur dengan Kendaraan Sewa Masyarakat Sekitar

Berdasarkan gambar di atas, terlihat adanya parkir liar di depan akses jalan menuju wilayah pelabuhan, yang bercampur dengan kendaraan sewa milik masyarakat sekitar. Kondisi ini diperparah oleh lokasi pelabuhan yang berdekatan dengan area pasar, sehingga meningkatkan potensi terjadinya kemacetan di sekitar pelabuhan. Akibatnya, arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan menjadi tidak tertib dan tidak teratur. Hal ini juga terjadi dikarenakan tidak adanya rambu larangan parkir pada area tersebut.



Gambar 4. 33 Tidak Adanya Akses Penumpang ke Area Parkir pada Pintu Keluar Pelabuhan

Berdasarkan gambar di atas, terlihat bahwa akses keluar penumpang dari kapal langsung diarahkan menuju jalur khusus pejalan kaki untuk keluar dari wilayah pelabuhan. Namun, penumpang yang memiliki kendaraan atau dijemput di area parkir harus kembali masuk ke area pelabuhan melalui jalur keluar, bisa dilihat pada lampiran 6. Kondisi ini menyebabkan ketidaksesuaian dengan pola arus lalu lintas yang seharusnya diterapkan, serta menimbulkan ketidakteraturan di area pelabuhan.

d. Kondisi Rambu Sebagai Fasilitas Pendukung Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Sampalan

Berikut ini adalah hasil formulir inventarisasi rambu pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas Pelabuhan Sampalan.

Tabel 4. 11 Formulir Iventarisasi Rambu Pendukung Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan Sampalan

No	Rambu Penunjang	Ada/Tidak	Jumlah Total	Renacana Penambahan
1	Rambu penunjang arah dermaga bagi penumpang yang akan naik ke kapal	Tidak Ada	-	Jumlah rambu yang dibutuhkan: 2 (dua) 1. Di depan tangga gate 1 menuju gangway dermaga 1 dan 2 2. Di depan tangga gate 2 menuju gangway dermaga 3 dan 4
2	Rambu penunjang arah keluar dermaga bagi penumpang yang akan turun dari kapal	Ada	2	Jumlah rambu yang dibutuhkan: 4 (empat) 1. Di depan dermaga 1 dan 2 2. Di depan dermaga 3 dan 4 3. Pada jalur keluar dari gangway 4. Pada pintu gerbang keluar

No	Rambu Penunjang	Ada/ Tidak	Jumlah Total	Renacana Penambahan
				<p>pelabuhan</p>  <p>(Rambu yang dibuat dengan kertas print)</p>
3	Rambu petunjuk masuk pada pola arus pelabuhan	Tidak Ada	-	<p>Jumlah rambu yang dibutuhkan: 1 (satu)</p> <ol style="list-style-type: none"> Pada pintu gerbang masuk pelabuhan
4	Rambu area parkir motor	Ada	1	<p>Jumlah rambu yang dibutuhkan: 3 (tiga)</p> <ol style="list-style-type: none"> Pada area parkir motor (penjemput) bagian depan Pada area parkir motor (penjemput) bagian samping Pada area parkir motor (pengantar)  <p>(Rambu parkir motor yang diletakkan di area parkir mobil)</p>
5	Rambu area parkir mobil	Ada	1	 <p>6 Mel 2025 16.13.02 Baturunggu Kecamatan Nusa Penida Kabupaten Klungkung Bali Altitude 23 m Speed 0.3km/h Index number: 269</p> <p>Tidak ada rencana penambahan (Rambu sesuai pada area parkir mobil)</p>
6	Rambu jalur khusus pejalan kaki	Tidak Ada	-	<p>Jumlah rambu yang dibutuhkan: 2 (dua)</p> <ol style="list-style-type: none"> Pada jalur masuk Pada jalur keluar
7	Rambu area terlarang selain	Tidak Ada	-	Jumlah rambu yang butuhan: 2 (dua)

No	Rambu Penunjang	Ada/ Tidak	Jumlah Total	Renacana Penambahan
	petugas dilarang masuk			1. Di area rumah pompa dan ruang ganset 2. Di area tempat pengisian bahan bakar kapal
8	Rambu larangan parkir	Ada	2	Jumlah rambu yang dibutuhkan: 2 (dua) 1. Pada area parkir liar di jalan depan wilayah pelabuhan 2. Pada area parkir liar di depan rumah pompa  (Rambu yang dibuat dengan kertas print)
9	Rambu Zona A1	Tidak Ada	-	Jumlah rambu yang dibutuhkan: 4 (empat) 1. Di area parkir mobil 2. Di area parkir motor (pengantar) 3. Di area parkir motor (penjemput) 4. Pada loket penumpang
10	Rambu Zona A2	Tidak Ada	-	Jumlah rambu yang kebutuhan: 2 (dua) 1. Pada ruang tunggu gate 1 2. Pada ruang tunggu gate 2
11	Rambu Zona A3	Tidak Ada	-	Jumlah rambu yang dibutuhkan: 2 (dua) 1. Pada pos pemeriksaan (gate 1) 2. Pada pos pemeriksaan tiket (gate 2)
12	Rambu Zona C	Tidak Ada	-	Jumlah rambu yang dibutuhkan: 4 (empat) 1. Di area rumah pompa dan ruang ganset 2. Di area tempat pengisian bahan bakar kapal 3. Di area bolder dermaga 1 dan 2 4. Di area bolder dermaga 3 dan 4
13	Rambu Zona D1	Tidak Ada	-	Jumlah rambu yang dibutuhkan: 1 (satu) 1. Pada area depan kantor administrasi
14	Rambu Zona D2	Tidak Ada	-	Jumlah rambu ayng dibutuhan: 1 (satu) 1. Pada palang atas tangga menuju lantai 2 yang akan langsung terdapat area komersial

Berdasarkan hasil formulir inventarisasi rambu, dapat diketahui bahwa keberadaan rambu lalu lintas di Pelabuhan Sampalan masih sangat minim. Selain jumlahnya yang terbatas, terdapat beberapa permasalahan terkait kondisi rambu yang ada di pelabuhan, antara lain sebagai berikut:

- 1) Rambu yang tidak sesuai dengan peraturan
- 2) Terdapat peletakkan rambu yang salah



Gambar 4. 34 Rambu Keluar yang Terbuat dari Kertas Print

Berdasarkan gambar di atas, terlihat bahwa beberapa rambu yang terdapat di Pelabuhan Sampalan tidak sesuai dengan standar peraturan yang berlaku, karena hanya terbuat dari kertas print.



Gambar 4. 35 Rambu Parkir Motor yang Diletakkan di Area Parkir Mobil

Berdasarkan gambar di atas, terlihat bahwa rambu petunjuk area parkir motor diletakkan di area parkir mobil, sehingga menimbulkan kebingungan bagi pengguna jasa pelabuhan. Selain itu, posisi rambu

tersebut juga kurang strategis karena tertutup oleh dedaunan pohon, sehingga sulit terlihat oleh pengendara. Kondisi ini menunjukkan bahwa penempatan rambu di Pelabuhan Sampalan belum sesuai standar, serta belum mendukung keteraturan dan kenyamanan arus kendaraan di area pelabuhan.

2. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan teknik *Gap Analysis*, yaitu dengan membandingkan kondisi eksisting yang ditemukan melalui formulir observasi di lapangan dengan kondisi yang diharapkan sesuai ketentuan dalam peraturan perundangan. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi kesenjangan (*gap*) antara realita di lapangan dengan standar yang berlaku dalam sistem zonasi, pola arus lalu lintas, dan rambu lalu lintas pelabuhan.

a) Analisis Sistem Zonasi Pelabuhan Sampalan

Berdasarkan hasil penyajian data yang dilakukan, didapatkan beberapa *gap* antara kondisi eksisting dengan kondisi yang sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No PM 91 Tahun 2021. Perbandingan kondisi eksisting dengan kondisi yang sesuai dengan peraturan yang berlaku dapat dilihat pada tabel 4.12 berikut:

Tabel 4. 12 Analisis Kondisi Sistem Zonasi

No	Atribut	Kondisi Eksisting	Kondisi sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No PM 91 Tahun 2021	Kesenjangan (<i>Gap</i>)
1	Zona A (Area Penumpang)	Zona A1 1. Tidak tertib saat membeli tiket 2. Belum adanya rambu zonasi Zona A2 1. Tidak adanya keterangan terkait ruang tunggu 1 dan 2 2. Belum adanya rambu zonasi Zona A3 1. Tidak tertib saat antri	1. Parkir motor dipisah untuk pengantar dan penjemput. 2. Antrian pada loket tiket dan pos pemeriksaan tiket harus tertib. 3. Tersedia rambu zonasi	1. Belum diterapkannya sistem zonasi 2. Tidak adanya pemisahan antara area parkir motor pengantar dan penjemput 3. kurangnya rambu atau keterangan terkait perintah dimana area parkir

No	Atribut	Kondisi Eksisting	Kondisi sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No PM 91 Tahun 2021	Kesenjangan (Gap)
		memasuki pos pemeriksaan tiket (<i>gate</i>) 2. Belum adanya rambu zonasi		4. Tidak adanya keterangan yang jelas terkait petunjuk area ruang tunggu untuk menuju ke dermaga tujuan 5. Serta fasilitas pembatas yang kurang tepat untuk kondisi eksisting di Pelabuhan Sampalan
2	Zona C (Fasilitas Vital)	1. Akses bebas kaluar/masuk area dermaga 2. Area fasilitas vital yang tidak steril 3. Belum adanya rambu zonasi	1. Area fasilitas vital yang steril karena sifatnya terbatas. 2. Belum adanya rambu zonasi	1. Belum diterapkan sistem zonasi 2. Tidak tersedia rambu larangan.
3	Zona D (Wilayah Terbatas)	Belum adanya rambu zonasi	Belum adanya rambu zonasi	Belum diterapkan sistem zonasi

Dari hasil analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa Pelabuhan Sampalan belum melakukan penerapan sistem zonasi sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 91 Tahun 2021. Ketidakteraturan fungsi ruang berdampak pada ketidaknyamanan, kemacetan dan potensi risiko keselamatan bagi pengguna pelabuhan.

b) Analisis Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan Sampalan

Berdasarkan hasil penyajian data yang dilakukan, didapatkan beberapa *gap* antara kondisi eksisting dengan kondisi yang sesuai Peraturan SK.242/HK.104/DRJD/2010. Perbandingan kondisi eksisting dengan kondisi yang sesuai dengan peraturan yang berlaku dapat dilihat pada tabel 4.13 berikut:

Tabel 4. 13 Analisis Kondisi Pola Arus Lalu Lintas

No	Atribut	Kondisi Eksisting	Kondisi sesuai peraturan SK.242/HK.104/DRJD/2010	Kesenjangan (Gap)
1	Jalur Masuk dan Keluar Penumpang	1. Belum tersedia pagar dan gerbang pada pintu masuk dan keluar. 2. Parkir motor bercampur antara pengantar dan penjemput 3. Tidak tersedia akses penumpang pintu menuju area parkir pada pintu keluar	Harus tersedia jalur masuk dan keluar yang berbeda untuk mencegah persilangan arus dan ketidakteraturan arus lalu lintas	Arus keluar-masuk tidak tertib, tidak ada kontrol pergerakan, menyebabkan kebingungan dan ketidakteraturan
2	Arus Kendaraan dan Pejalan Kaki	1. Parkir liar bercampur dengan kendaraan sewa masyarakat sekitar 2. Tidak tersedia jalur khusus pejalan kaki, sehingga tercampur dengan arus kendaraan.	Harus tersedia pemisahan arus kendaraan dan pejalan kaki untuk menjamin keselamatan serta kelancaran operasional pelabuhan	Tidak ada fasilitas fisik pemisah, menyebabkan terjadinya resiko kecelakaan pada pejalan kaki dan area pelabuhan menjadi tidak teratur serta tidak adanya rambu larangan parkir
3	Jalur Naik dan Turun Kapal	Penumpang tidak tertib saat membeli tiket, <i>scanbarcode</i> dan saat memasuki pos pemeriksaan tiket untuk naik kapal	Jalur naik dan turun harus tertib dan aman serta diawasi untuk mencegah ketidakteraturan arus	Tidak ada fasilitas yang tepat pada area loket dan pos pemeriksaan tiket guna mengontrol ketertiban penumpang, kurangnya pengawasan sehingga berpotensi menyebabkan kecelakaan dan ketidakamanan

Berdasarkan hasil observasi dan *gap analysis*, pola arus penumpang di pelabuhan masih belum tertata dengan baik. Sehingga bisa menyebabkan ketidakteraturan dan mengganggu kelancaran operasional.

c) Analisis Rambu Sebagai Fasilitas Pendukung Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan Sampalan

Berdasarkan hasil penyajian data yang dilakukan, didapatkan beberapa *gap* antara kondisi eksisting dengan kondisi yang sesuai Peraturan Menteri No PM 13 Tahun 2014. Perbandingan kondisi eksisting dengan kondisi yang sesuai dengan peraturan yang berlaku dapat dilihat pada tabel 4.14 berikut:

Tabel 4. 14 Analisis Kondisi Rambu sebagai Fasilitas Pendukung Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas

No	Atribut	Kondisi Eksisting	Kondisi yang sesuai Peraturan Menteri No PM 13 Tahun 2014	Kesenjangan (<i>Gap</i>)
1	Jenis Rambu	Rambu sebagian besar terbuat dari kertas print dan tidak permanen	Rambu harus permanen, tahan cuaca, dan sesuai standar teknis	Tidak sesuai dengan standar nasional
2	Letak Rambu	Penempatan rambu tidak strategis, misalnya rambu parkir motor berada di parkiran mobil dan tertutup daun	Rambu harus mudah terlihat, tidak terhalang, dan sesuai fungsinya	Penempatan rambu tidak efektif dan membingungkan
3	Rambu Zona dan Akses Terbatas	Tidak tersedia rambu zona A, C, D atau larangan masuk ke area terbatas	Harus ada rambu larangan dan zona sesuai sistem zonasi	Sistem zonasi tidak didukung oleh rambu pendukung
4	Petunjuk Arah	Tidak tersedia penunjuk arah dermaga, ruang tunggu, atau jalur pejalan kaki	Harus disediakan rambu navigasi internal yang jelas	Pengguna tidak memiliki panduan arah dalam area pelabuhan
5	Rambu Keselamatan	Tidak ada rambu larangan di sekitar dermaga atau fasilitas vital	Harus ada rambu larangan dan peringatan di area dengan risiko tinggi	Potensi kecelakaan tinggi akibat kurangnya informasi visual keselamatan

Kurangnya rambu yang sesuai standar sangat berpengaruh terhadap keselamatan, kenyamanan, dan keteraturan penumpang. Hal ini

menunjukkan perlunya perbaikan sistem informasi dan penunjuk visual di seluruh area pelabuhan.

C. Pembahasan

Hasil analisis yang dilakukan penulis memperoleh pemecahan masalah yang akan di rekomendasikan untuk Pelabuhan Sampalan sebagai berikut:

1. Rekomendasi Penerapan Sistem Zonasi

Dengan melihat kondisi eksisting yang terjadi perlu diadakannya penerapan sistem zonasi di Pelabuhan Sampalan. Berikut ilustrasi rekomendasi penerapan sistem zonasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 tentang zonasi di kawasan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan agar dapat menjaga keselamatan, keamanan, kelancaran, kenyamanan dan ketertiban pengguna jasa pelabuhan:

a. Zonasi A

1) Zona A1

- a) Lapangan parkir dibedakan menjadi lapangan parkir motor (pengantar) dan lapangan parkir motor (penjemput), serta pemasangan rambu Zona A1, seperti gambar berikut ini:



Gambar 4. 36 Rekomendasi Area Parkir Motor Pengantar

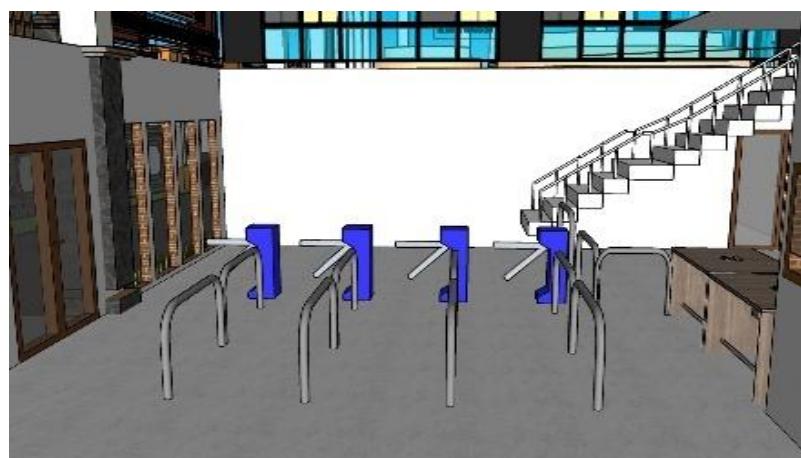


Gambar 4. 37 Rekomendasi Area Parkir Motor Penjemput

- b) Pada loket penumpang dan area *scanbarcode* tiket, pembatas tali diganti menjadi pagar pembatas, dan pemasangan rambu Zona A1, seperti gambar berikut ini:



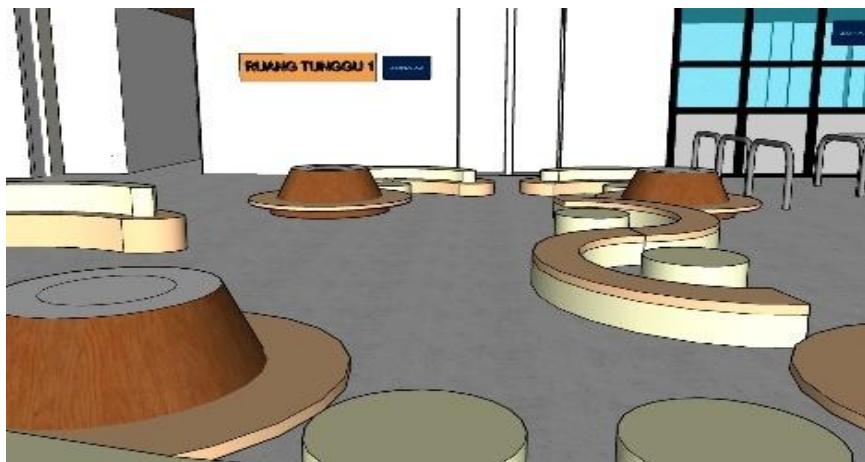
Gambar 4. 38 Rekomendasi Perubahan Pembatas Tali Menjadi Pagar Pembatas pada Area Loket Penumpang



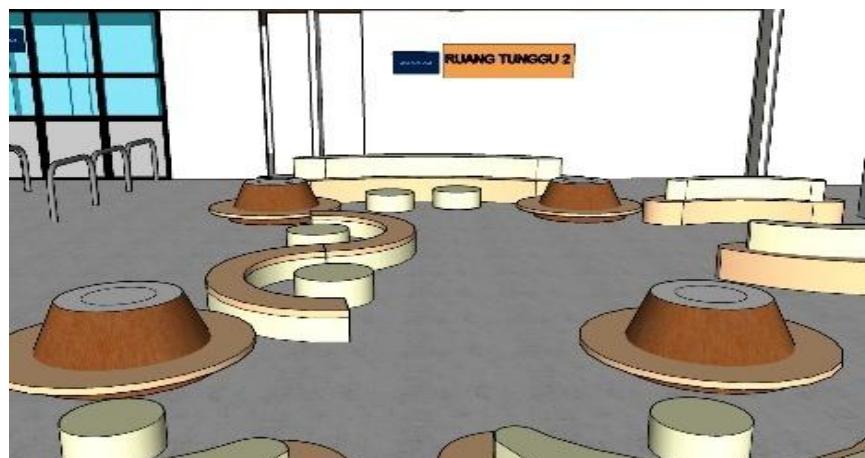
Gambar 4. 39 Rekomendasi Perubahan Pembatas Tali Menjadi Pagar Pembatas pada Area *Scanbarcode* Tiket

2) Zona A2

Pada Pelabuhan Sampalan ruang tunggu penumpang berada pada lantai 2 dan terdapat 2 area ruang tunggu, ruang tunggu *gate 1* untuk dermaga 1 dan 2 serta ruang tunggu *gate 2* untuk dermaga 3 dan 4. Rekomendasi untuk menambahkan rambu Zona A2 pada ruang tunggu *gate 1* dan ruang tunggu *gate 2*, seperti gambar berikut ini:



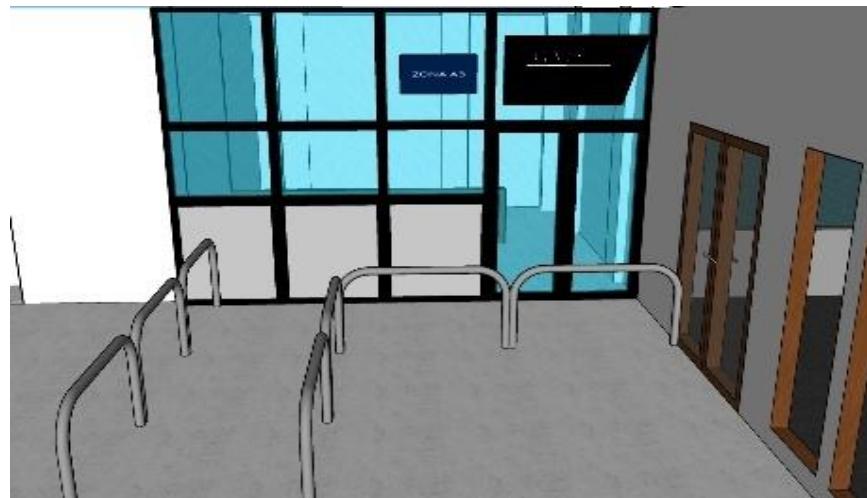
Gambar 4. 40 Rekomendasi Ruang Tunggu *Gate 1*



Gambar 4. 41 Rekomendasi Ruang Tunggu *Gate 2*

3) Zona A3

Pada Pelabuhan Sampalan memiliki 2 pos pemeriksaan tiket yaitu *gate 1* untuk menuju dermaga 1 dan 2 serta *gate 2* untuk menuju dermaga 3 dan 4. Rekomendasi pembatas tali untuk alur penumpang masuk ke *gate* diganti dengan pagar pembatas dan penambahan rambu Zona A3, sebagai berikut ini:



Gambar 4. 42 Rekomendasi Perubahan Pembatas Tali Menjadi Pagar Pembatas pada Area Pos Pemeriksaan Tiket (*Gate 1*)



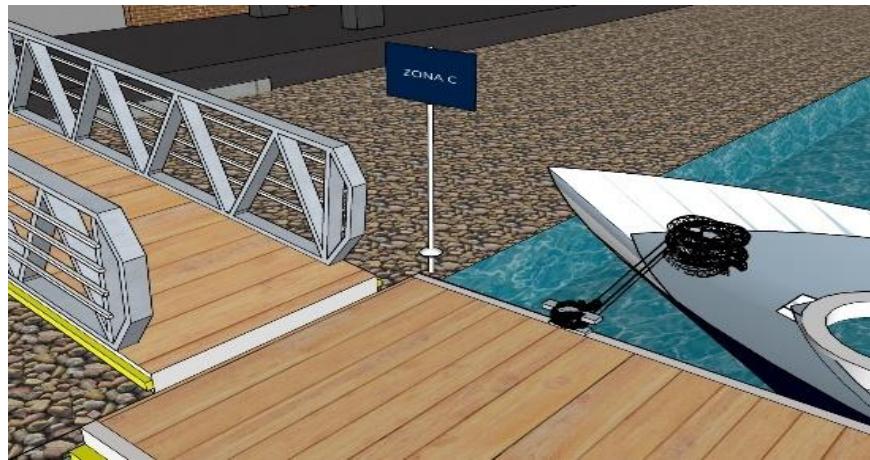
Gambar 4. 43 Rekomendasi Perubahan Pembatas Tali Menjadi Pagar Pembatas pada Area Pos Pemeriksaan Tiket (*Gate 2*)

b. Zonasi C

Berada pada wilayah pelabuhan yang sifatnya terbatas dan untuk fasilitas vital yang hanya dapat dimasuki oleh petugas dan pihak lain yang mendapatkan izin dari Operator Pelabuhan Sampalan. Direkomendasikan untuk menambahkan rambu Zona C pada area ini.

1) Tempat *bolder*

Fasilitas pelabuhan berupa besi yang ditanamkan pada pondasi dermaga yang digunakan sebagai alat untuk mengikat tali kapal, kapal akan menggunakan *bolder* untuk menambat ke dermaga atau pelabuhan agar tetap stabil dan tidak bergerak saat sedang sandar. Rekomendasi seperti gambar berikut ini:



Gambar 4. 44 Rekomendasi Tempat *Bolder* pada Dermaga Pelabuhan

2) Rumah Pompa

Rumah Pompa pada pelabuhan adalah fasilitas yang berfungsi dalam manajemen air di kawasan pelabuhan, dirancang untuk menampung dan mengoperasikan sistem pompa, berperan penting untuk menjaga operasional pelabuhan tetap aman dan efisien dalam pengelolaan air di pelabuhan. Rekomendasi seperti gambar berikut ini:



Gambar 4. 45 Rekomendasi Rumah Pompa Pelabuhan

3) Ruang Genset

Ruang genset pada pelabuhan adalah tempat yang digunakan untuk mengoperasikan perangkat pembangkit Listrik sebagai sumber daya Cadangan atau tambahan untuk memastikan operasional pelabuhan tetap berjalan dengan lancar. Ruang genset terletak di sebelah kiri di luar terminal pelabuhan. Rekomendasi seperti gambar berikut ini:



Gambar 4. 46 Rekomendasi Ruang Genset Pelabuhan

4) Tempat Pengisian Bahan Bakar Kapal

Tempat Pengisian Bahan Bakar Kapal pada Pelabuhan Sampalan sedang dalam tahap pembangunan, berada disebelah ruang genset yang terletak di sebelah kiri di luar terminal pelabuhan. Rekomendasi seperti gambar berikut ini:



Gambar 4. 47 Rekomendasi Tempat Pengisian Bahan Bakar Kapal

a. Zonasi D

1) Zona D1

Berada di area khusus terbatas yang digunakan sebagai perkantoran. Ini adalah tempat kegiatan administrasi pelabuhan dan pesurat kegiatan pegawai. Direkomendasikan untuk menambahkan rambu Zona D1 pada area ini. Rekomendasi seperti gambar berikut ini:



Gambar 4. 48 Rekomendasi Area Kantor Administrasi Pelabuhan

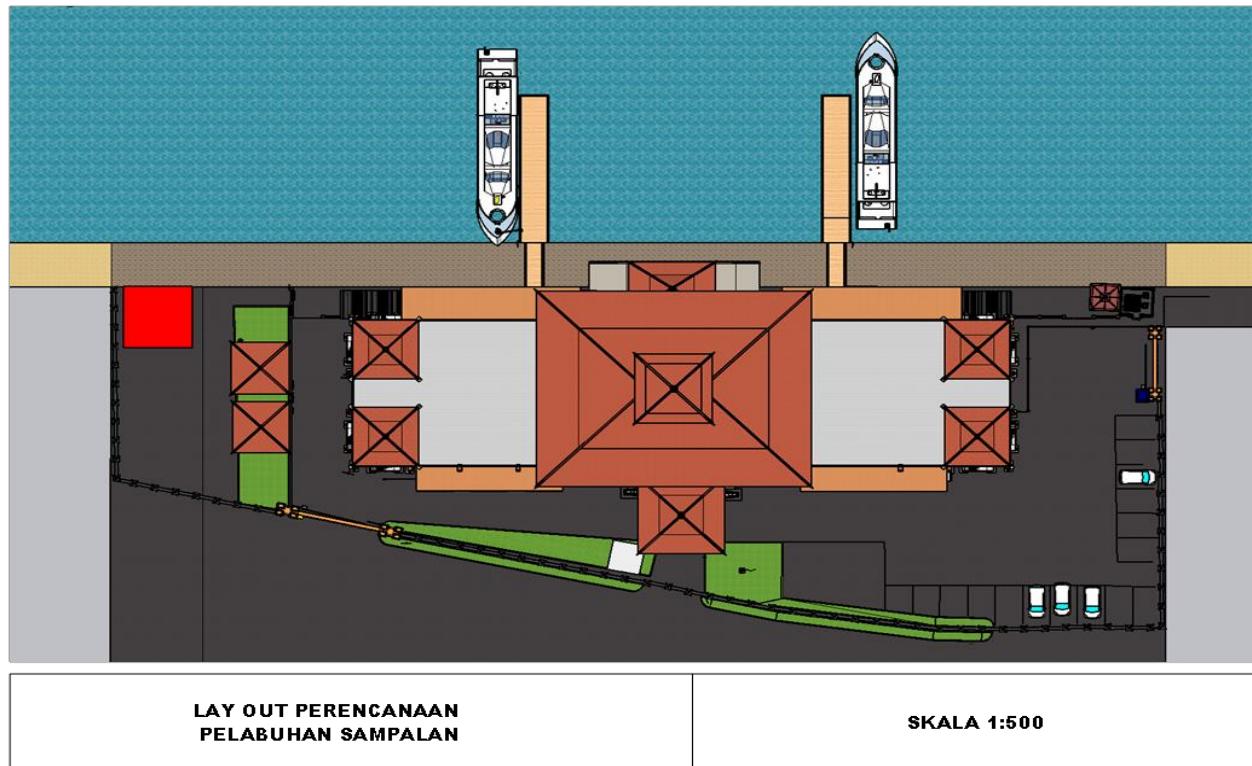
2) Zona D2

Berada di area komersial dalam kawasan Pelabuhan Sampalan. Aktivitas di wilayah ini termasuk membeli barang, makanan, oleh-oleh dan kebutuhan penumpang lainnya. Area komersial ini berada di dalam terminal pelabuhan dilantai 2. Direkomendasikan untuk menambahkan rambu Zona D2 pada area ini. Rekomendasi seperti gambar berikut ini:

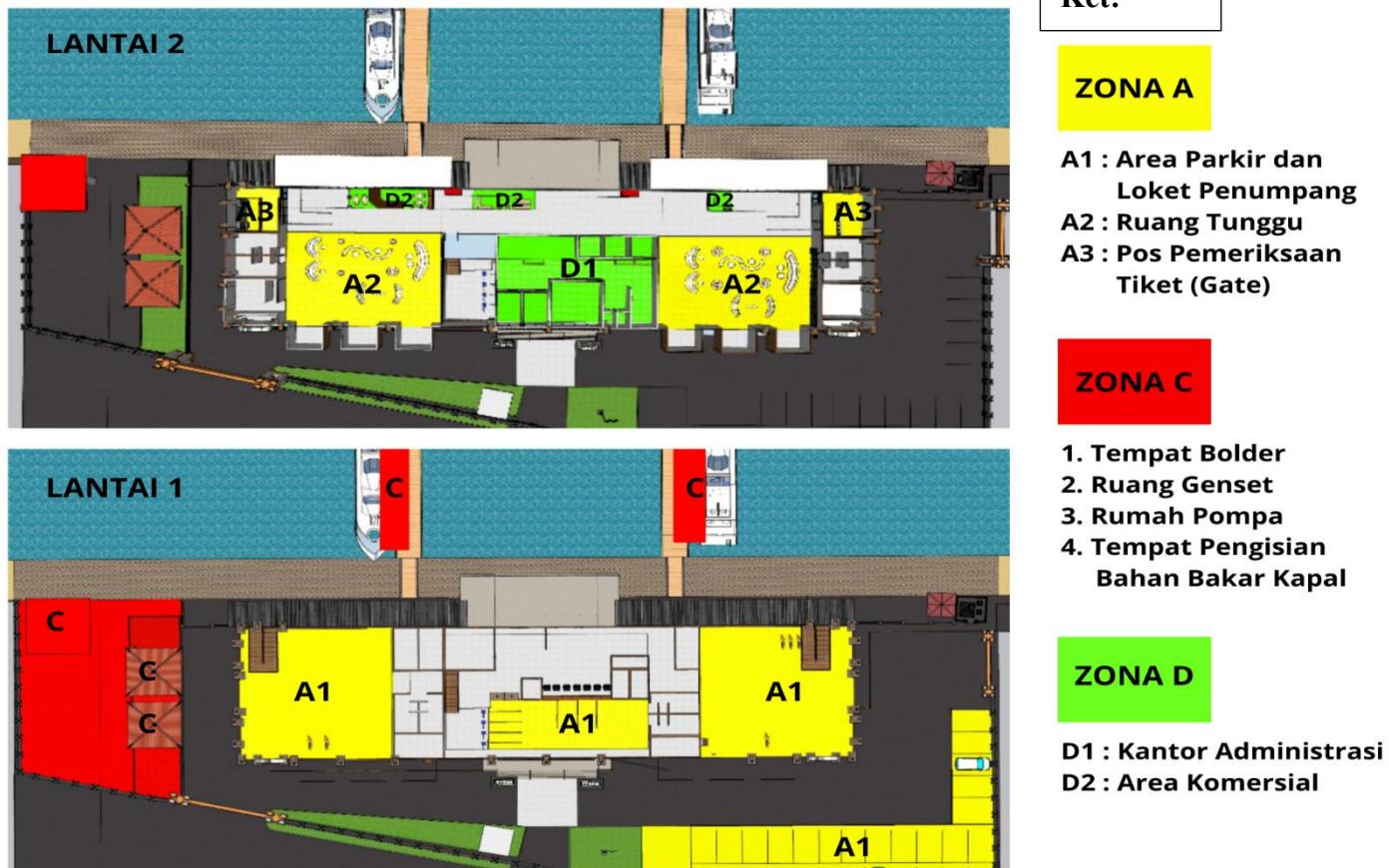


Gambar 4. 49 Rekomendasi Area Komersial Pelabuhan

Berikut rekomendasi *layout* sistem zonasi di Pelabuhan Sampalan dengan skala 1:500 adalah sebagai berikut:



Gambar 4. 50 Rekomendasi *Layout* Pelabuhan Sampalan

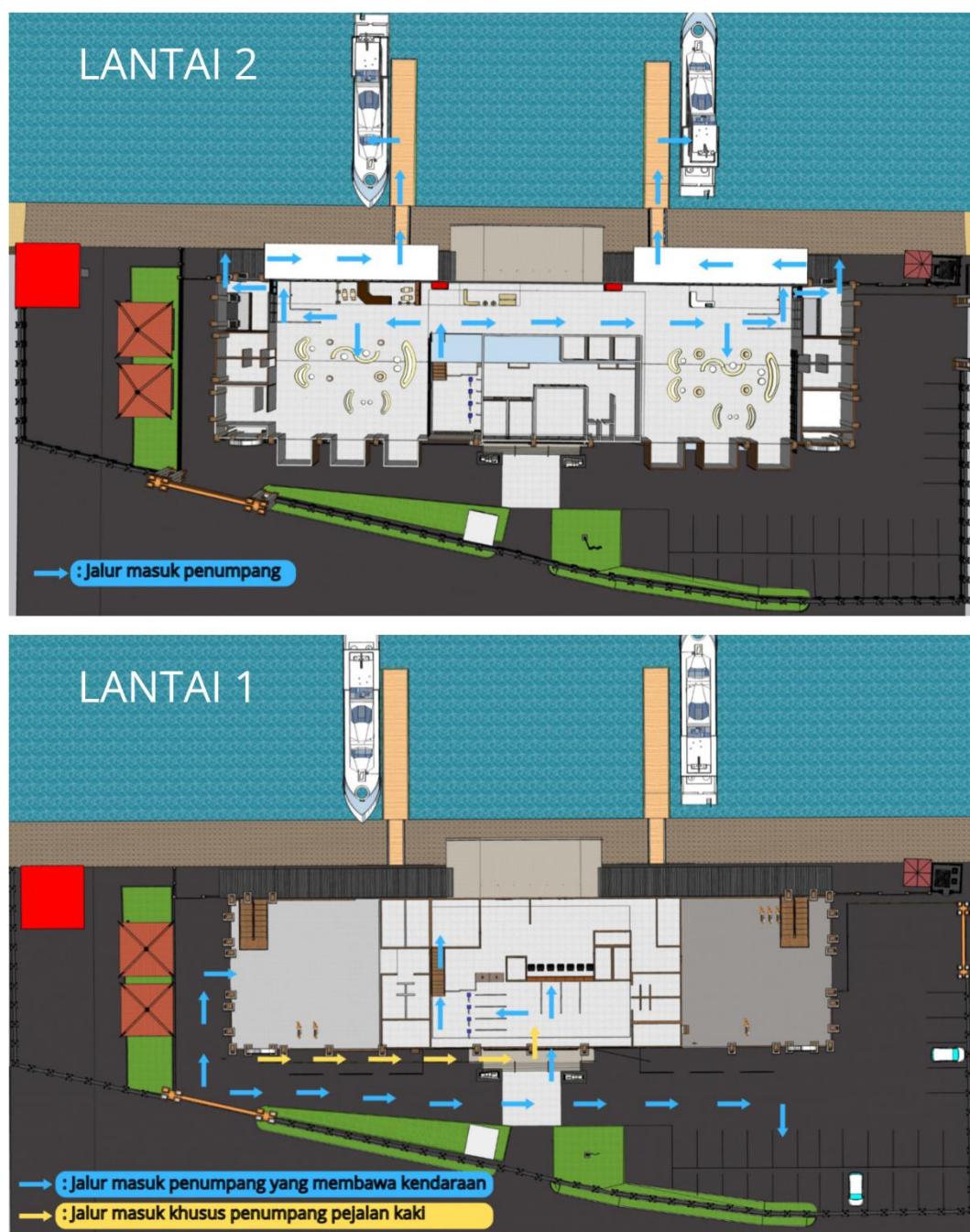


Gambar 4. 51 Rekomendasi *Layout* Penataan Sistem Zonasi Pelabuhan Sampalan

2. Rekomendasi Penerapan Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan Sampalan

Berikut ini rekomendasi pola arus masuk/keluar penumpang di Pelabuhan Sampalan berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan:

- a. Rekomendasi skema pola arus naik penumpang Pelabuhan Sampalan:



Gambar 4. 52 Rekomendasi Skema Pola Arus Naik Penumpang

Dari gambar 4.54 diatas, berikut rekomendasi urutan-urutan yang dilalui penumpang pada saat naik ke kapal:

- 1) Penumpang yang membawa kendaraan masuk pintu pelabuhan melalui loket kendaraan masuk, untuk penumpang yang mengendarai mobil menuju area parkir mobil di depan pelabuhan, sedangkan Penumpang yang mengendarai motor menuju area parkir motor pengantar atau area parkir motor penjemput.
- 2) Penumpang pejalan kaki masuk pintu pelabuhan melalui jalur area pejalan kaki.
- 3) Penumpang melakukan Pembelian tiket di loket, penumpang yang sudah memiliki tiket melakukan *scanbarcode boardingpass* sebelum naik ke lantai 2 menuju ruang tunggu penumpang.
- 4) Penumpang menunggu keberangkatan diruang tunggu *gate 1* ataupun ruang tunggu *gate 2*.
- 5) Penumpang melakukan pengecekan tiket ulang di pos pemeriksaan tiket (*gate 1* dan *gate 2*) yang terhubung ke gangway menuju kapal.

b. Rekomendasi skema pola arus turun penumpang Pelabuhan Sampalan:



Gambar 4. 53 Rekomendasi Skema Pola Arus Turun Penumpang

Dari gambar 4.55 diatas, berikut rekomendasi urutan-urutan yang dilalui penumpang pada saat turun dari kapal:

- 1) Penumpang keluar dari kapal dan melalui gangway sebelah kiri.
 - 2) penumpang pejalan kaki langsung menuju jalur khusus pejalan kaki menuju pintu keluar pelabuhan.
 - 3) Penumpang yang memiliki penjemput menuju area parkir penjemputan penumpang dan keluar pelabuhan melalui loket kendaraan keluar.
- c. Rekomendasi pembangunan fasilitas gerbang dan pagar pelabuhan, jalur khusus pejalan kaki pada pola arus masuk pelabuhan serta pembangunan pos jaga di area depan pelabuhan untuk mengatur kelancaran, ketertiban, kenyamanan dan keamanan pada seluruh pengguna jasa Pelabuhan Sampalan. Rekomendasi seperti gambar berikut ini:



Gambar 4. 54 Rekomendasi Pembangunan Fasilitas Gerbang dan Pagar Disekeliling Pelabuhan



Gambar 4. 55 Rekomendasi Pembuatan Jalur Khusus Area Pejalan Kaki pada Pintu Masuk Pelabuhan

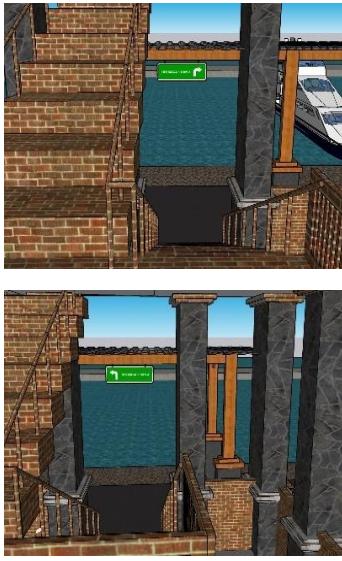
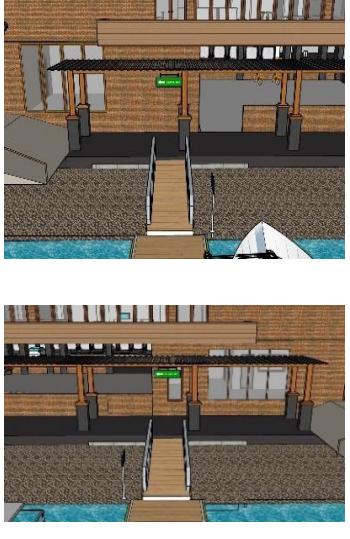


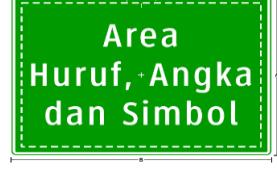
Gambar 4. 56 Rekomendasi Pembangunan Pos Jaga pada Area Depan Pelabuhan

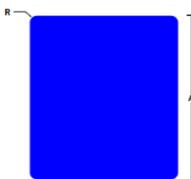
3. Rekomendasi penerapan rambu sebagai pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan

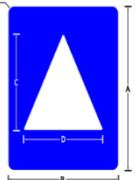
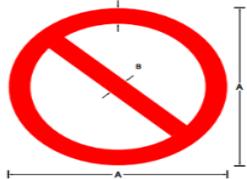
Kondisi Pelabuhan Sampalan yang padat oleh penumpang menyebabkan perlu adanya rambu pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas untuk mendukung kelancaran dan ketertiban lalu lintas penumpang dan kendaraan di Pelabuhan Sampalan. Berikut adalah rekomendasi penambahan rambu pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas hasil observasi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

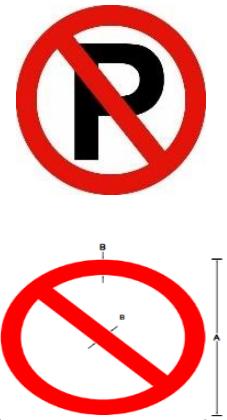
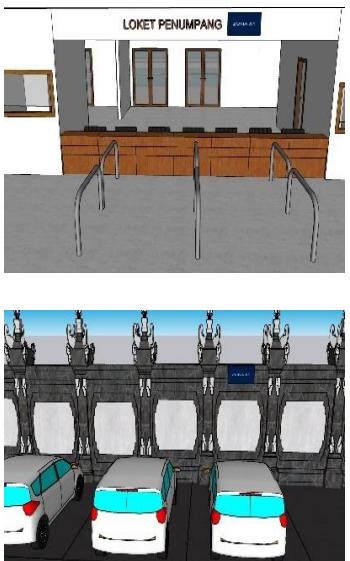
Tabel 4. 15 Penambahan Rambu Pendukung Sistem Zonasis dan Pola Arus Lalu Lintas pada Pelabuhan Sampalan

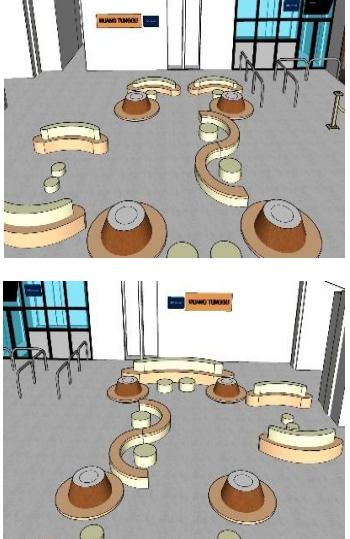
No	Rambu Dan Ketentuan	Peletakan Rambu Dan Ilustrasi	Jumlah Rambu	Fungsi																												
1	<p>Rambu penunjang arah menuju dermaga bagi penumpang yang akan naik ke kapal</p>  <table border="1" data-bbox="389 909 666 987"> <tr> <td>Jenis Ukuran</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>E</td> <td>r</td> </tr> <tr> <td>Minimum</td> <td>480</td> <td>1300</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>10</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Maksimal</td> <td>780</td> <td>4000</td> <td>80</td> <td>75</td> <td>30</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>(dalam mm)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Jenis Ukuran	A	B	C	D	E	r	Minimum	480	1300	30	30	10	40	Maksimal	780	4000	80	75	30	-	(dalam mm)							<p>Rambu ini diletakkan pada area:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jalur setelah pos pemeriksaan tiket (<i>gate 1</i>) 2. Jalur setelah pos pemeriksaan tiket (<i>gate 2</i>) 	2 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang arah jalur menuju dermaga
Jenis Ukuran	A	B	C	D	E	r																										
Minimum	480	1300	30	30	10	40																										
Maksimal	780	4000	80	75	30	-																										
(dalam mm)																																
2	<p>Rambu penunjang arah keluar dari dermaga bagi penumpang yang akan turun dari kapal</p>  <table border="1" data-bbox="389 1897 666 1953"> <tr> <td>Jenis Ukuran</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>E</td> <td>r</td> </tr> <tr> <td>Minimum</td> <td>500</td> <td>900</td> <td>125</td> <td>50</td> <td>20</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Maksimal</td> <td>1500</td> <td>3000</td> <td>175</td> <td>75</td> <td>40</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>(dalam mm)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Jenis Ukuran	A	B	C	D	E	r	Minimum	500	900	125	50	20	40	Maksimal	1500	3000	175	75	40	-	(dalam mm)							<p>Rambu ini diletakkan pada area:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Depan dermaga 1 dan 2 2. Depan dermaga 3 dan 4 3. Setelah jalur <i>gangway</i> menuju jalur keluar khusus pejalan kaki 4. Pintu gerbang keluar Pelabuhan 	4 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu arah pintu keluar pelabuhan
Jenis Ukuran	A	B	C	D	E	r																										
Minimum	500	900	125	50	20	40																										
Maksimal	1500	3000	175	75	40	-																										
(dalam mm)																																

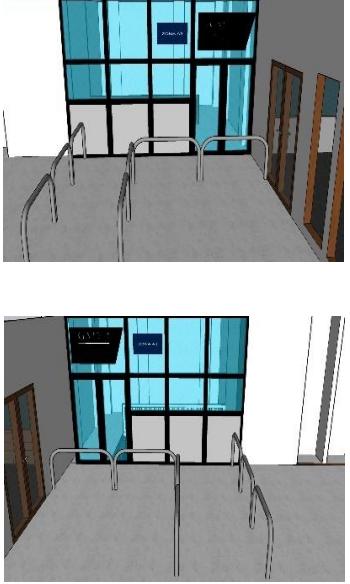
No	Rambu Dan Ketentuan	Peletakkan Rambu Dan Ilustrasi	Jumlah Rambu	Fungsi
	 <p>Jenis Ukuran A B C D E r Minimal 450 1500 30 50 10 40 Maksimal 750 4000 50 75 20 40 (dalam mm)</p>	 		
3	  <p>Jenis Ukuran A B C D E r Minimal 500 900 125 40 20 40 Maksimal 1500 3000 50 75 40 40 (dalam mm)</p>	<p>Rambu ini diletakkan di gerbang pintu masuk pelabuhan</p> 	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu arah pintu keluar pelabuhan
4		<p>Rambu ini diletakkan di area setelah gerbang pintu masuk pelabuhan</p> 	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang arah area parkir motor

No	Rambu Dan Ketentuan	Peletakkan Rambu Dan Ilustrasi	Jumlah Rambu	Fungsi																																				
	 <table border="1" data-bbox="373 482 659 527"> <thead> <tr> <th>Jenis Ukuran</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> <th>G</th> <th>r</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Minimal</td> <td>1050</td> <td>1400</td> <td>30</td> <td>120</td> <td>10</td> <td>30</td> <td>120</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Maksimal</td> <td>1400</td> <td>4000</td> <td>50</td> <td>—</td> <td>20</td> <td>50</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>(dalam mm)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Jenis Ukuran	A	B	C	D	E	F	G	r	Minimal	1050	1400	30	120	10	30	120	40	Maksimal	1400	4000	50	—	20	50	—	—	(dalam mm)											
Jenis Ukuran	A	B	C	D	E	F	G	r																																
Minimal	1050	1400	30	120	10	30	120	40																																
Maksimal	1400	4000	50	—	20	50	—	—																																
(dalam mm)																																								
5	<p>Rambu area parkir motor</p>   <table border="1" data-bbox="389 1055 659 1156"> <thead> <tr> <th>Jenis Ukuran</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>r</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kecil</td> <td>500</td> <td>400</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>Sedang</td> <td>600</td> <td>500</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>Besar</td> <td>750</td> <td>750</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>Sangat Besar</td> <td>900</td> <td>900</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>(dalam mm)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Jenis Ukuran	A	B	r	Kecil	500	400	37	Sedang	600	500	37	Besar	750	750	47	Sangat Besar	900	900	56	(dalam mm)				<p>Rambu ini diletakkan pada area:</p> <ol style="list-style-type: none"> Parkir motor pengantar Parkir motor penjemput (area depan) Parkir motor penjemput (area belakang)   	3 buah	Rambu ini berfungsi memberitahu area parkir untuk penumpang yang membawa kendaraan bermotor												
Jenis Ukuran	A	B	r																																					
Kecil	500	400	37																																					
Sedang	600	500	37																																					
Besar	750	750	47																																					
Sangat Besar	900	900	56																																					
(dalam mm)																																								
6	<p>Rambu jalur khusus pejalan kaki</p> 	<p>Rambu ini diletakkan pada area:</p> <ol style="list-style-type: none"> Jalur khusus pejalan kaki di gerbang pintu masuk pelabuhan Jalur khusus pejalan kaki di gerbang pintu keluar pelabuhan 	2 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang bahwa area tersebut adalah area jalur khusus pejalan kaki																																				

No	Rambu Dan Ketentuan	Peletakkan Rambu Dan Ilustrasi	Jumlah Rambu	Fungsi																																	
	 <table border="1" data-bbox="381 538 659 639"> <tr> <td>Jenis Ukuran</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>r</td> </tr> <tr> <td>Kecil</td> <td>500</td> <td>400</td> <td>260</td> <td>230</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>Sedang</td> <td>600</td> <td>500</td> <td>350</td> <td>350</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>Besar</td> <td>750</td> <td>600</td> <td>430</td> <td>460</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>Sangat Besar</td> <td>900</td> <td>750</td> <td>520</td> <td>580</td> <td>56</td> </tr> </table> <p>(dalam mm)</p>	Jenis Ukuran	A	B	C	D	r	Kecil	500	400	260	230	37	Sedang	600	500	350	350	37	Besar	750	600	430	460	47	Sangat Besar	900	750	520	580	56	 					
Jenis Ukuran	A	B	C	D	r																																
Kecil	500	400	260	230	37																																
Sedang	600	500	350	350	37																																
Besar	750	600	430	460	47																																
Sangat Besar	900	750	520	580	56																																
7	<p>Rambu area terlarang selain petugas dilarang masuk</p>  <p>KECUALI PETUGAS</p>  <table border="1" data-bbox="397 1492 659 1593"> <tr> <td>Jenis Ukuran</td> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>Kecil</td> <td>450</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>Sedang</td> <td>600</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Besar</td> <td>750</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Sangat Besar</td> <td>900</td> <td>90</td> </tr> </table> <p>(dalam mm)</p>  <table border="1" data-bbox="397 1807 659 1885"> <tr> <td>Jenis Ukuran</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>r</td> </tr> <tr> <td>Minimal</td> <td>1.200</td> <td>1.600</td> <td>15</td> <td>45</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Maksimal</td> <td>1.600</td> <td>4.000</td> <td>60</td> <td>90</td> <td>-</td> </tr> </table> <p>(dalam mm)</p>	Jenis Ukuran	A	B	Kecil	450	45	Sedang	600	60	Besar	750	75	Sangat Besar	900	90	Jenis Ukuran	A	B	C	D	r	Minimal	1.200	1.600	15	45	40	Maksimal	1.600	4.000	60	90	-	<p>Rambu ini diletakkan pada area:</p> <ol style="list-style-type: none"> Depan rumah pompa dan ruang genset Tempat pengisian bahan bakar kapal  	2 buah	<p>Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang yang tidak berkepentingan dilarang masuk pada area tersebut</p>
Jenis Ukuran	A	B																																			
Kecil	450	45																																			
Sedang	600	60																																			
Besar	750	75																																			
Sangat Besar	900	90																																			
Jenis Ukuran	A	B	C	D	r																																
Minimal	1.200	1.600	15	45	40																																
Maksimal	1.600	4.000	60	90	-																																

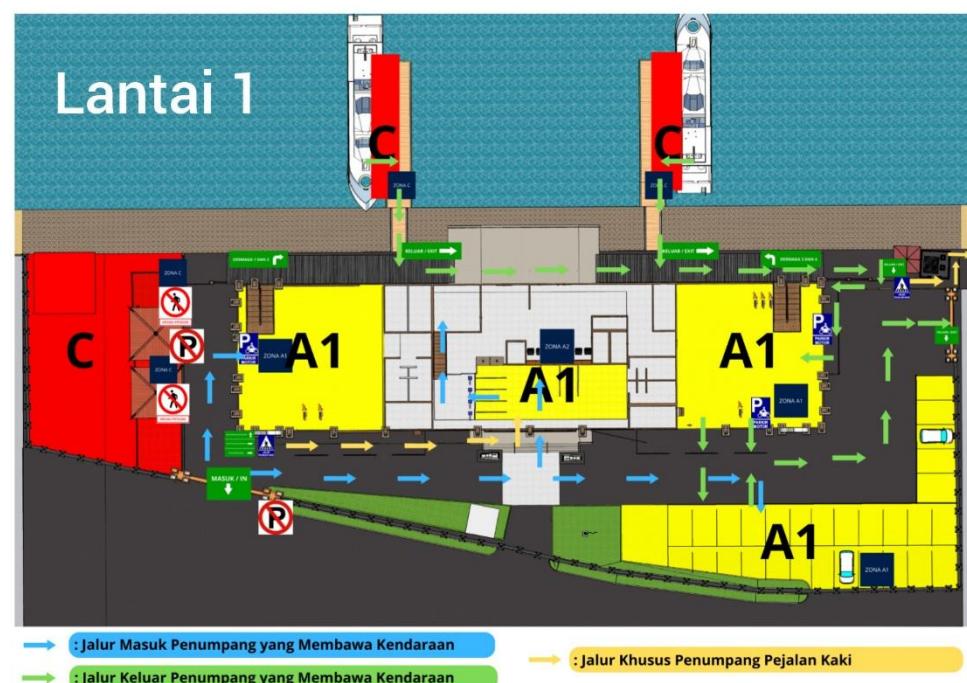
No	Rambu Dan Ketentuan	Peletakkan Rambu Dan Ilustrasi	Jumlah Rambu	Fungsi																		
8	<p>Rambu larangan parkir</p>  <table border="1" data-bbox="409 796 647 886"> <tr> <th>Jenis Ukuran</th> <th>A</th> <th>B</th> </tr> <tr> <td>Kecil</td> <td>450</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>Sedang</td> <td>600</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Besar</td> <td>750</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>Sangat Besar</td> <td>900</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>(dalam mm)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Jenis Ukuran	A	B	Kecil	450	45	Sedang	600	60	Besar	750	75	Sangat Besar	900	90	(dalam mm)			<p>Rambu ini diletakkan pada area:</p> <ol style="list-style-type: none"> Parkir liar di jalan depan wilayah pelabuhan Parkir liar di depan rumah pompa 	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk melarang penumpang parkir di area tersebut
Jenis Ukuran	A	B																				
Kecil	450	45																				
Sedang	600	60																				
Besar	750	75																				
Sangat Besar	900	90																				
(dalam mm)																						
9	<p>Rambu Zona A1</p> 	<p>Rambu ini diletakkan di area :</p> <ol style="list-style-type: none"> Loket penumpang Parkir mobil Parkir motor (penjemput) Parkir motor (pengantar) 	4 buah	Rambu ini berfungsi memberitahu penumpang bahwa mereka berada di area khusus untuk calon penumpang yang akan membeli tiket dan area parkir kendaraan																		

No	Rambu Dan Ketentuan	Peletakkan Rambu Dan Ilustrasi	Jumlah Rambu	Fungsi
				
10	Rambu Zona A2 	<p>Rambu ini diletakkan di area :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruang tunggu penumpang (gate 1) 2. Ruang tunggu penumpang (gate 2) 	2 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang bahwa mereka berada di area penumpang yang memiliki tiket untuk menunggu keberangkatan kapal
11	Rambu Zona A3 	<p>Rambu ini diletakkan di area :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pos pemeriksaan tiket (gate 1) 2. Pos pemeriksaan tiket (gate 2) 	2 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang bahwa mereka sedang berada di area pemeriksaan

No	Rambu Dan Ketentuan	Peletakkan Rambu Dan Ilustrasi	Jumlah Rambu	Fungsi
				tiket dan siap naik kapal
12	Rambu Zona C 	<p>Rambu ini diletakkan di area :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Di depan rumah pompa dan ruang genset 2. Tempat pengisian bahan bakar 3. Di depan dermaga 1 dan 2 4. Di depan dermaga 3 dan 4 	4 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang bahwa sedang pada area fasilitas vital, hanya petugas yang diizinkan untuk memasuki area tersebut

No	Rambu Dan Ketentuan	Peletakan Rambu Dan Ilustrasi	Jumlah Rambu	Fungsi
13	Rambu Zona D1 	Rambu ini diletakkan pada area kantor administrasi pelabuhan 	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang bahwa area tersebut adalah area terbatas untuk keperluan administrasi perkantoran
14	Rambu Zona D1 	Rambu ini diletakkan pada area komersial 	1 buah	Rambu ini berfungsi untuk memberitahu penumpang bahwa area tersebut adalah area komersial

Berikut adalah ilustrasi rekomendasi tataan penerapan sistem zonasi dan pola arus lalu lintas serta penambahan rambu sebagai fasilitas pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan:



Gambar 4. 57 Ilustrasi Rekomendasi Tataan Penerapan Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas serta Penambahan Rambu Sebagai Fasilitas Pendukungnya

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis permasalahan yang ada di Pelabuhan Sampalan, terdapat beberapa kesimpulan diantaranya:

1. Pada Pelabuhan Sampalan belum diterapkan sistem zonasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 Tahun 2021 Tentang Zonasi Di Kawasan Pelabuhan Yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Penyeberangan, yang menyebabkan ketidakteraturan dalam pengaturan wilayah, seperti tidak sterilnya area fasilitas vital seperti rumah pompa dan ruang genset, serta bebasnya akses keluar-masuk ke area dermaga yang dapat membahayakan keselamatan dan mengganggu aktivitas bongkar muat kapal.
2. Pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan masih tidak teratur sehingga belum sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRDJ/2010 Tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan, dikarenakan kurangnya fasilitas seperti gerbang, pagar, jalur khusus pejalan kaki pada pintu masuk pelabuhan, dan tercampurnya area parkir motor antara pengantar dan penjemput. Pada jalur keluar penumpang yang turun dari kapal langsung menuju jalur khusus pejalan kaki untuk keluar dari wilayah pelabuhan tidak ada akses lain penumpang menuju area parkir untuk penumpang yang memiliki penjemput ataupun untuk penumpang yang memiliki kendaraan di area parkir pelabuhan.
3. Rambu sebagai fasilitas pendukung sistem zonasi dan pola arus lalu lintas di Pelabuhan Sampalan masih sangat minim, bahkan beberapa di antaranya tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas, seperti terdapat rambu yang terbuat dari kertas *print* dan rambu yang diletakkan di lokasi yang tidak tepat, yang membuat penumpang bingung dan salah arah.

B. Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan, penulis memberikan beberapa saran untuk penelitian selanjutnya agar hasil kajian menjadi lebih optimal, yaitu:

1. Perlu segera dilakukan penyusunan dan penerapan sistem zonasi pelabuhan dengan pembagian zona sesuai fungsi yaitu, Zona A (penumpang), Zona C (fasilitas vital), dan Zona D (wilayah terbatas) serta memasang rambu yang sesuai di tiap zona tersebut untuk meningkatkan pengawasan dan pengendalian area.
2. Diperlukan perancangan ulang pola arus lalu lintas pelabuhan, pembangunan fasilitas berupa gerbang, pagar, jalur khusus pejalan kaki pada pintu masuk, serta pos jaga di pintu masuk pelabuhan guna memastikan sterilisasi area serta mengarahkan penumpang dan kendaraan masuk/keluar sesuai alur yang telah ditentukan.
3. Perlu segera dilakukan pemasangan rambu-rambu lalu lintas yang sesuai standar regulasi baik dari sisi jumlah, desain, maupun lokasi penempatannya agar dapat menjadi panduan jelas bagi pengguna jasa pelabuhan dalam mengikuti alur yang ditetapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar,I.dkk.(2013). *Transportasi Penyeberangan: Suatu Pengantar*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Adisasmita,S.A., (2011). *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Apriani, D.D. dkk. (2022). *Evaluasi Zonasi Di Pelabuhan Bakauheni*. Jurnal Hengkara Majaya, Vol 3 No 1 (2022). DOI: <http://Poltekpelbarombong.ac.id>.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi*. Ponorogo: Myria Publisher.
- Ilham, C.,& Komalasari, Y. (2017). *Transportasi Multimoda*. Bandung: ALFABETA.
- Kementerian Perhubungan. (2010). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas*. Lembaran RI Tahun 2014. No.514. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2021 tentang Zonasi di Kawasan Pelabuhan yang Digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan*. Lembaran RI Tahun 2021, No.1373. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. (2024). *Ditjen Hubdat Atur Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai, Danau dan Zonasi di Kawasan Pelabuhan Penyeberangan*. Diakses 19 Mei 2025, dari <https://hubdat.dephub.go.id/>.
- Masbie,F.T.(2023). *Evaluasi Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas di Pelabuhan Penyeberangan Bahaur Kabupaten Pulang Pisau Provinsi Kalimantan Tengah*. Diploma Thesis, Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang. Diakses 10 Januari 2025, dari <http://repository.poltektranssdppalembang.ac.id/>.
- Novanusapenida.com. (2021). *Pelabuhan Sampalan di Nusa Penida*. Diakses 14 Februari 2025, dari <https://www.novanusapenida.com>.
- Nugroho,A.dkk.(2016). *Rambu,Marka dan Delineasi*. Modul JM-PUPR. Diakses 21 Mei 2025, dari <https://simantu.pu.go.id>.
- Pemerintah Indonesia. 2024. *Undang – Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga atas Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Lembaran RI Tahun 2024, No. 252. Sekretariat Negara. Jakarta.

Pratama,R.(2024). *Tinjauan Manajemen Pola Arus Lalu Lintas Pada Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung*. Diploma Thesis, Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang. Diakses 15 Januari 2025, dari <http://repository.poltektransdp-palembang.ac.id/>.

Priadi,A.A., (2020). *Penelitian Terapan Bidang Pelayaran dengan Metode Gap Analysis*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Triatmodjo,B., (2009). *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.

LAMPIRAN

**Lampiran 1 Formulir Produktivitas Penumpang Selama 15 (Lima Belas) Hari
Pada Lintasan Sampalan – Kusamba**

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG				
PROGRAM STUDI D-III MTPD				
ANGKATAN XXXIII				
FORMULIR PRODUKTIVITAS PENUMPANG SELAMA 15 (LIMA BELAS) HARI				
Surveyor : <u>Anja Ningsih</u>				
Lokasi : <u>Pelabuhan Sampalan</u>	(LINTASAN SAMPALAN – KUSAMBA)			
TANGGAL	JUMLAH PENUMPANG		TRIP	
	KEDATANGAN	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	KEBERANGKATAN
16-Apr-25	1.443	929	18	17
17-Apr-25	1.875	1.227	18	18
18-Apr-25	1.651	958	21	18
19-Apr-25	1.144	1.786	20	19
20-Apr-25	1.259	846	18	18
21-Apr-25	1.839	701	19	17
22-Apr-25	2.905	317	25	18
23-Apr-25	459	363	8	6
24-Apr-25	1.000	3.289	23	27
25-Apr-25	1.102	2.284	21	21
26-Apr-25	1.222	1.518	19	18
27-Apr-25	1.368	1.779	20	22
28-Apr-25	1.363	1.434	18	18
29-Apr-25	1.312	1.225	17	18
30-Apr-25	942	519	16	15
TOTAL	20.884	19.605	281	270

Pengawas Satuan Pelayanan
Pelabuhan Sampalan


 Ir. Robert Taufan Nur Rahman, ST, M.Si.
 NIP. 19790821 200012 1 002

**Lampiran 2 Formulir Produktivitas Penumpang Selama 15 (Lima Belas) Hari
Pada Lintasan Sampalan – Sanur**

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN PENYEGERANGAN PALEMBANG				
PROGRAM STUDI D-III MTPD				
ANGKATAN XXXIII				
FORMULIR PRODUKTIVITAS PENUMPANG SELAMA 15 (LIMA BELAS) HARI				
Surveyor : Anja Ningzih Lokasi : Pelabuhan Sampalan (LINTASAN SANPALAN - SANUR)				
TANGGAL	JUMLAH PENUMPANG		TRIP	
	KEDATANGAN	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	KEBERANGKATAN
16-Apr-25	153	153	3	3
17-Apr-25	144	146	3	2
18-Apr-25	135	146	2	2
19-Apr-25	184	200	4	3
20-Apr-25	109	105	4	3
21-Apr-25	137	188	4	3
22-Apr-25	177	209	4	3
23-Apr-25	46	76	1	1
24-Apr-25	55	319	3	4
25-Apr-25	124	204	4	3
26-Apr-25	79	104	3	3
27-Apr-25	107	184	4	3
28-Apr-25	113	199	4	3
29-Apr-25	175	171	4	3
30-Apr-25	134	126	4	3
TOTAL	1.872	2.480	51	42

Pengawas Satuan Pelayanan
Pelabuhan Sampalan


 Ir. Robert Taufan Nur Rahman, ST, M.Si.
 NIP. 19790821 200012 1 002

Lampiran 3 Formulir Survei Observasi Sistem Zonasi di Pelabuhan Sampalan

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG PROGRAM STUDI D-III MTPD ANGKATAN XXXIII FORMULIR SURVEI OBSERVASI			
Surveyor : Anja Ningcik Lokasi : Pelabuhan Sampalan			
No	Objek Observasi	Eksisting	Kesenjangan
1.	Zona A	Banyak penumpang pejalon kaki atau penumpang yang melakukan perjalanan liar tidak mematuhi area pelabuhan melalui pintu masuk pelabuhan, area parkir motor yang tercampur antara pengaruh dan penjemput, kurangnya pembatas pada area loper hitam, scan barcode, dan pos pemeriksaan tiket yang menyebabkan penumpang yang belum membayar tiket dan yang akan membeli tiket menuju dermaga hanya di luar tidak teratur.	Belum diterapohnya sistem zonasi, tidak adanya pintu gerbang dan pagar disertai tanda pelabuhan, tidak adanya jalur khusus pejalon kaki pada pintu masuk pelabuhan, tidak adanya pengaruh terhadap area parkir di pelabuhan serta kurangnya rambu atau tanda jalan terkait perintah dimana area parkir penjemput ut dan area parkir pengantaran
2.	Zona B	Zona B digunakan untuk kendaraan yang akan menyeberang, terapi pada Pelabuhan Sampalan tidak adanya pengangkutan kendaraan hanya mengangkut penumpang, Jadi di Pelabuhan Sampalan tidak memiliki area Zona B	—
3.	Zona C	Area vital pada pelabuhan, masih banyak Penumpang yang bebas keluar/masuk area dermaga dan berada di sekitar fasilitas vital Seperti rumah pompa dan ruang genset, bahkan kedapat beberapa kendaraan yang parkir pada area tersebut, serta pada area dermaga terdapat tempat boulder sebagai area jalan.	Belum diterapohnya sistem zonasi dan tidak ada rambu larangan di area zona tersebut.
4.	Zona D	Terdapat area Perekoran dan area komersial pada lantai 2 yang tergabung dengan area ruang tunggu.	Belum diterapohnya sistem zonasi
5.	Zona E	Zona E merupakan area parkir untuk kendaraan yang akan menyeberang, terapi pada Pelabuhan Sampalan tidak adanya pengangkutan kendaraan hanya mengangkut penumpang, jadi di Pelabuhan Sampalan tidak memiliki area Zona E.	—

Pengawas Satuan Pelayanan
Pelabuhan Sampalan

Ir. Robert Taufan Nur Rahman, ST, M.Si.
NIP. 19790821 200012 1 002

Lampiran 4 Formulir Inventarisasi Rambu Pendukung Sistem Zonasi dan Pola Arus Lalu Lintas Pelabuhan Sampalan

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG PROGRAM STUDI D-III MTPD ANGKATAN XXXIII FORMULIR INVENTARISASI RAMBU PENUNJANG POLA ARUS PELABUHAN SAMPALAN				
Hari/Tanggal : Kamis, 08 Mei 2015		Provinsi : Bali Nama Kota : Klungkung Kabupaten		
Jam	: 08.00 WITA			
Cuaca	: Cerah			
Surveyor	: Anja Ningsih			
No	Rambu Penunjang	Ada/Tidak	Jumlah Total	Keterangan
1	Rambu penunjang arah menuju dermaga bagi penumpang yang akan naik ke kapal	Tidak Ada	—	Jumlah kebutuhan 2, masing-masing 1 setelah melalui pos pemeriksaan tiket (gate 1 dan gate 2).
2	Rambu penunjang arah keluar dari dermaga bagi penumpang yang akan turun dari kapal	Ada	2	Tetapi hanya memakai tanda print. Jumlah kebutuhan 4, 1 pada dermaga (1 dan 2), 1 pada dermaga (3 dan 4), 1 pada jalur keluar gangway, dan 1 pada pintu gerbang keluar pelabuhan.
3	Rambu perintjut masuk pada pola arus pelabuhan	Tidak Ada	—	Jumlah kebutuhan 1 pada pintu gerbang masuk pelabuhan.
4	Rambu area parkir motor	Ada	1	Tetapi diletakkan di tempat yang salah, karena kondisi existing area terlalu membatasi area parkir mobil. Jumlah kebutuhan 3, karena area parkir motor terpisah, 2 pada parkir pengjemput dan 1 pada parkir pengantar.
5	Rambu area parkir mobil	Ada	1	Sesuai, terdapat di depan area parkir mobil.

Pengawas Satuan Pelayanan
Pelabuhan Sampalan

Ir. Robert Taufan Nur Rahman, ST, M.Si.
NIP. 19790821 200012 1 02

6	Rambu jalur khusus pejalan kaki	Tidak Ada	—	Jumlah kebutuhan 2, 1 pada jalur masuk, dan 1 pada jalur keluar
7	Rambu area terbatas Selain perugas dilarang masuk	Tidak Ada	—	Jumlah kebutuhan 2, 1 di area rumah pompa dan ruang genset, 1 di area tempat pengisian bahan bakar kapal.
8	Rambu larangan Parkir	Ada	2	Tetapi hanya mematai kendaraan pribadi, jumlah kebutuhan 2, 1 pada area parkir truk di jalan depan usaha pelabuhan, dan 1 pada area depan rumah pompa yang tetap parkir truk
9	Rambu Zona A1	Tidak Ada	—	Jumlah kebutuhan 4, 1 di area parkir mobil, 1 di area parkir motor pengantar, 1 di area parkir motor pengemudi, dan 1 di area loker penumpang.
10	Rambu Zona A2	Tidak Ada	—	Jumlah kebutuhan 2, 1 pada masing-masing ruang tinggi penumpang (gate 1 dan gate 2)
11	Rambu Zona A3	Tidak Ada	—	Jumlah kebutuhan 2, 1 pada masing-masing pos pemeriksaan hivis (gate 1 dan gate 2)
12	Rambu Zona C	Tidak Ada	—	Jumlah kebutuhan 4, 1 di area rumah pompa dan ruang genset, serta 1 di area tempat pengisian bahan bakar kapal, serta 1 di depan dermaga 1 dan 2, 1 di dekrmaga 3 dan 4
13	Rambu Zona D1	Tidak Ada	—	Jumlah kebutuhan 1 pada area depan kantor Administrasi.
14	Rambu Zona D2	Tidak Ada	—	Jumlah kebutuhan 1 pada palang atas tangga menuju lantai 2 yang akan langsung terdapat area komersial.

Lampiran 5 Data Inventarisasi Prasarana Pelabuhan Sampalan

No	Nama Pelabuhan	Lintasan	Jarak (mil)	Prasarana															Pengelola Pelabuhan
				Fasilitas Laut						Fasilitas Darat						Kondisi			
				Dermaga	Jenis Fasilitas	Volume	Satuan	Balk	Rusak	Tidak ada	Jenis Fasilitas	Volume	Satuan	Balk	Rusak	Tidak Ada	BPTD KELAS II BALI		
1	Sampalan	Sampalan-Kusamba	20 Mil	PONTON1	Break Water	200	Meter	✓			Gedung Operasional / Kantor	1.380	M2	✓					
					Kedalaman Kolam	3	Meter	✓			Lapangan Parkir Kendaraan	811	M2	✓					
					Causeway	0	Meter		✓		Lapangan siap muat	-	M2						
					Gangway	40,824	M2	✓			Lampu Taman	7	Buah	✓					
					Trestle	22,9	M2				Ruang Tunggu Penumpang	648	M2	✓					
					-Lebar Trestle	2	Meter	✓			Loket Penjualan Tiket								
					-Panjang Trestle	11,45	Meter	✓			- Penumpang	6	Buah	✓					
					Dermaga	90,61	M2				- Kendaraan	-	Buah						
					-Panjang Dermaga	22,1	Meter	✓			Pos Jaga	-	M2						
					-Lebar Dermaga	4,1	Meter	✓			Jembatan Timbang	-	Buah						
					-Corner Fender	4	Unit	✓			WC / Toilet	4	Lokasi	✓					
					-Antar Dermaga	27,5	Meter	✓		✓	Tanki Air Bersih / Bak Air	4,6	KL	✓					
					Breasting Dolphin						Tanki BBM (Bunker)	-	KL						
					- Frontal Frame	0	Unit		✓		Listrik								
					- Fender	0	Unit		✓		- PLN	197 KUA	Watt	✓					
					Mooring Dolphin						- Genset	-	Watt						
					- Frontal Frame	0	Unit		✓		Ruang Genset	35	M2	✓					
					- Fender	0	Unit		✓		Air								
					Pelindung MB						Burnah Pompa	25	M2	✓					
					- Frontal Frame	0	Unit		✓		Tempat Ibadah								
					- Fender	0	Unit		✓		- Masjid	28		✓					
					Catwalk	0	M		✓		- Pura	30	M2	✓					
					Huang MB	0	M2		✓		Pagar	-	Unit						
					Dudukan Hidrolik	0	Unit		✓		Pintu Gerbang / Gapura	-	Unit	✓					
					Bolder	10	Unit	✓			Gudang	-	M2						
					Talus/Turap	5	Meter	✓			Klinik Kejehitan	-	M2						
					SBNP	0	Unit		✓		Pemadam Kebakaran								
					Break Water	200	Meter	✓			- APAR	20	Unit	✓					
					Kedalaman Kolam	3	Meter	✓			- Hydrant	4	Unit	✓					
					Causeway	0	Meter		✓		Fasilitas Usaha Penunjang								
					Gangway	40,824	M2	✓			Tenant	2	Unit	✓					
					Trestle	22,9	M2				Akses Jalan dalam pelabuhan	M							
					-Lebar Trestle	2	Meter	✓			SBNP	Unit							
					-Panjang Trestle	11,45	Meter	✓			Tempat Penomongan Limbah	-	M2						
					Dermaga	90,61	M2				SIC/LPS	1	Unit	✓					
					-Panjang Dermaga	22,1	Meter	✓			Ruang Syabbandar	18,75	M2	✓					
					-Lebar Dermaga	4,1	Meter	✓			Ruang Dishub	18,75	M2	✓					
					-Corner Fender	4	Unit	✓			Ruang Basarnas	18,75	M2	✓					
					-Antar Dermaga	27,5	Meter	✓			Ruang Disabilitas	39	M2	✓					
					Breasting Dolphin						Ruang Panel	6,25	M2	✓					
					- Frontal Frame	0	Unit		✓		Tourist Information	18	M2	✓					
					- Fender	0	Unit		✓		Ruangan Staff	216	M2	✓					
					Mooring Dolphin						- Ruang Korsatgel	26	M2	✓					
					- Frontal Frame	0	Unit		✓		- Ruang Rapat	39	M2	✓					
					- Fender	0	Unit		✓		- Toilet Staff	16,25	M2	✓					
					Pelindung MB						- Ruang Gudang	10,5	M2	✓					
					- Frontal Frame	0	Unit		✓		- Ruang Loker	10,5	M2	✓					
					- Fender	0	Unit		✓		- Ruang Server	10,5	M2	✓					
					Catwalk	0	M		✓										
					Ruang MB	0	M2		✓										
					Dudukan Hidrolik	0	Unit		✓										
					Bolder	10	Unit	✓											
					Talus/Turap	5	Meter	✓											
					SBNP	0	Unit		✓										
					PONTON2	Sampalan - Sanur	40 Mil		PONTON2										

Lampiran 6 Dokumentasi Permasalahan

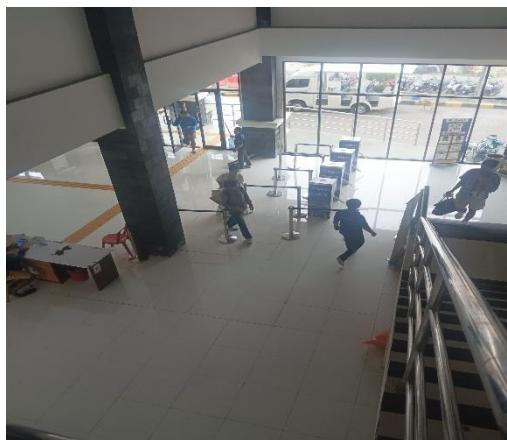
Kondisi Penumpang di Pelabuhan Sampalan



Pasar Tradisional di Samping Pelabuhan Sampalan



Fasilitas Pembatas Tali yang Sering Terbuka



Tempat Pengisian Bahan Bakar Kapal yang Masih Dalam Tahap Pembangunan



Penumpang Bebas Memasuki Wilayah Pelabuhan Sampalan dari Mana Saja



Penumpang Masuk Melalui Pintu Keluar Pelabuhan



Lampiran 7 Dokumentasi Kegiatan

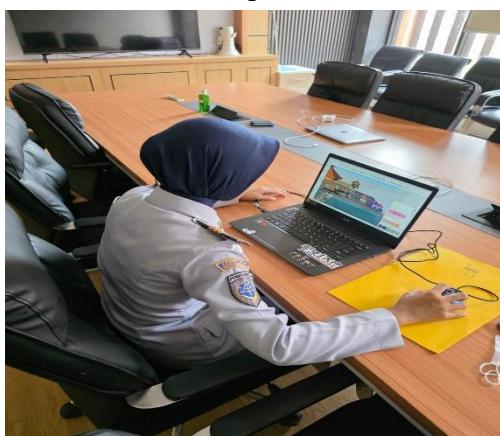
Mengatur Arus pada Area Pos
Pemeriksaan Tiket



Mengatur Arus dan Membantu
Penumpang Melakukan Scanbarcode
pada Area Loket



Membuat Sketchup Pelabuhan
Sampalan



Melakukan Bimbingan dengan
Korsatpel Pelabuhan Sampalan

