

Analisis Konektivitas Simpul Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk Dengan Terminal Tipe C Gilimanuk

Kadek Andika Widar Padmayasa

Taruna Sarjana Terapan Transportasi
Darat

Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu 89, Bekasi

andikawidar@gmail.com

Wisnu Handoko

Dosen PTDI-STTD

Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu 89, Bekasi

Ricko Yudhanta

Dosen PTDI-STTD

Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu 89, Bekasi

Abstract

In Jembrana Regency, there are adjacent transportation node points, namely the ferry port and passenger terminal which is one of the entrance/exit gates of the island of Bali, namely through the Gilimanuk Ferry Port and Gilimanuk Type C Terminal which are advanced transportation facilities that have strategic locations close to having accessibility with a distance of 120m, it is known that the V/C ratio on the road that passes between the two nodes is 0.46 with LOS C at peak hours and has high passenger movements both from and to the port and terminal nodes. This study aims to determine the efforts made in creating connectivity between Gilimanuk Port and Gilimanuk Terminal so as to create safety and time efficiency for users in switching modes of transportation. This study uses analysis, namely User Movement Characteristics, Importance Performance Analysis (IPA) and Customer Satisfaction Index (CSI) and Trip Segment Analysis (TSA) and Cost Analysis, in fulfilling connectivity requirements, namely complementarity, Intervening Opportunity) and the opportunity between (Intervening Opportunity). So that we get recommendations for improving services at the port node in the form of information on directions for pedestrians, drop-out zone passengers and increasing the knowledge of officers about services at the port while at the terminal in the form of information on directions for passengers to go to the advanced mode, namely to the port and in order to create regularity, safety, and time cost efficiency the recommendations given are in the form of a pedestrian bridge.

Keywords: *V/C ratio, Importance Performance Analysis (IPA), Customer Satisfaction Index (CSI), Intervening Opportunity*

Abstrak

Di Kabupaten Jembrana terdapat titik simpul transportasi yang berdekatan yaitu pelabuhan penyeberangan dan terminal penumpang yang menjadi salah satu pintu gerbang masuk/keluar pulau Bali yaitu melalui Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk dan Terminal Tipe C Gilimanuk yang menjadi sarana transportasi lanjutan yang memiliki lokasi strategis yang berdekatan memiliki aksesibilitas dengan jarak 120m, diketahui V/C ratio pada ruas jalan yang melintas diantara kedua simpul sebesar 0,46 dengan LOS C pada jam puncaknya serta memiliki pergerakan penumpang yang tinggi baik dari dan menuju simpul pelabuhan dan terminal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui upaya yang dilakukan dalam terciptanya konektivitas Pelabuhan Gilimanuk dengan Terminal Gilimanuk sehingga terciptanya keselamatan dan efisiensi waktu pengguna dalam beralih moda transportasi. Penelitian ini menggunakan analisis yaitu Karakteristik Pergerakan Pengguna, Analisa Metode *Importance Performance Analysis* (IPA) dan *Customer Satisfaction Index* (CSI) dan *Trip Segment Analysis* (TSA) dan Biaya, dalam pemenuhan syarat konektivitas yaitu saling melengkapi (*Complementarity*), kesempatan antara (*Intervening Opportunity*) dan kesempatan antara (*Intervening Opportunity*). Sehingga didapatkan pemberian rekomendasi dalam peningkatan pelayanan di simpul pelabuhan berupa

informasi petunjuk arah penumpang pejalan kaki, area *drops/out zone* penumpang dan peningkatan pengetahuan petugas akan pelayanan di pelabuhan sedangkan di terminal berupa informasi petunjuk arah penumpang menuju ke moda lanjutan yaitu ke pelabuhan serta guna terciptanya keteraturan, keselamatan, dan efisiensi biaya waktu rekomendasi yang diberikan berupa Jembatan Penyeberangan Orang.

Kata Kunci: *V/C rasio, Importance Performance Analysis (IPA), Customer Satisfaction Index (CSI), Kesempatan antara*

PENDAHULUAN

Transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (orang atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain yang terpisah secara spasial baik dengan atau tanpa sarana alat angkutan. Dengan adanya transportasi maka perlu adanya jaringan jalan sebagai prasarana untuk memindahkan orang atau barang dengan tujuan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya dan stabilitas nasional, serta upaya pemerataan dan penyebaran pembangunan terutama di Kabupaten Jembrana.

Kabupaten Jembrana adalah salah satu dari sembilan Kabupaten dan Kota yang ada di Provinsi Bali, terletak di belahan barat pulau Bali yang memiliki luas wilayah 841,80 Km² (14,93% luas Pulau Bali) yang terdiri dari 5 (Lima) Kecamatan, 41 (Empat Puluh Satu) Desa, dan 10 (Sepuluh) Kelurahan. Kabupaten ini memiliki batas antara lain batas Utara yaitu Kabupaten Buleleng, batas Selatan yaitu Samudera Hindia, batas Timur yaitu Kabupaten Tabanan, dan batas Barat yaitu Selat Bali. (Kabupaten Jembrana Dalam Angka 2021).

Tingginya pergerakan penumpang khususnya penumpang pejalan kaki dari Pelabuhan Gilimanuk yang dilihat dari rata-rata penumpang perhari pada bulan Oktober tahun 2021 diketahui bahwa jumlah penumpang naik sebanyak 150 orang dan jumlah penumpang turun sebanyak 221 orang, serta pergerakan penumpang pada Terminal Gilimanuk dengan jumlah rata-rata penumpang perhari pada bulan Oktober tahun 2021 sebanyak 102 penumpang naik dan 74 penumpang turun, dimana untuk pergerakan pengguna angkutan umum khususnya penumpang pejalan kaki sesuai dengan kondisi eksisting pada OD Matriks yaitu zona 95 adalah Pelabuhan Gilimanuk dan zona 93 adalah Terminal Gilimanuk. Didapatkan bahwa pada Pelabuhan penyeberangan Gilimanuk memiliki pergerakan bangkitan tertinggi yaitu 48 dari 69 responden menuju ke zona 93, sedangkan untuk pergerakan tarikan tertinggi yaitu 42 dari 60 responden berasal dari zona 93. Terminal Gilimanuk memiliki pergerakan bangkitan tertinggi yaitu 46 dari 50 responden menuju ke zona 95, sedangkan untuk pergerakan tarikan tertinggi yaitu 42 dari 43 responden berasal dari zona 95. Selain itu, nilai waktu berjalan kaki penumpang yang termasuk lama karena adanya waktu menunggu kendaraan melintas, dimana dilihat dari hasil perhitungan nilai waktu eksisting diketahui bahwa segmen dari terminal menuju dermaga diketahui sebesar 47,88 menit dan nilai waktu segmen dari dermaga ke terminal sebesar 45,44 menit. Terminal Gilimanuk juga dijadikan lokasi pemeriksaan identitas diri bagi pelaku perjalanan yang masuk ke Bali dari Pelabuhan Gilimanuk.

Tujuan yang akan dicapai dari penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan kajian guna peningkatan pelayanan di Pelabuhan Gilimanuk, adapun tujuan tersebut yaitu, Untuk mengetahui kondisi konektivitas simpul transportasi Pelabuhan Gilimanuk dengan Terminal Tipe C

Gilimanuk dari pergerakan pengguna angkutan umum, Untuk mengetahui kualitas pelayanan



yang diberikan oleh Pelabuhan Gilimanuk dan Terminal Gilimanuk jika dilihat dari tingkat kepuasan penggunaannya serta mengetahui kondisi nilai waktu dan biaya yang efisien dalam konektivitas antara pelabuhan Gilimanuk dengan terminal Gilimanuk diukur menggunakan *Trip Segment Analysis*, dan Membuat desain fasilitas yang baik untuk meningkatkan pelayanan penumpang yang diberikan oleh simpul transportasi dan desain fasilitas yang menghubungkan pelabuhan gilimanuk dengan terminal gilimanuk.

Sumber : Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Jembrana 2012 - 2032

Gambar 1. Peta Administrasi Kabupaten Jembrana

TINJAUAN PUSTAKA

Pelabuhan

Menurut Pasal 1 ayat 4 pada Peraturan Menteri Perhubungan No 39 Tahun 2015, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.\

Terminal

Menurut Pasal 1 ayat 2 pada Peraturan Menteri Perhubungan No 132 Tahun 2015, Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Konektivitas

Konektivitas adalah hubungan antara suatu unsur dengan unsur lainnya, baik berupa fisik, operasional maupun indikator lain yang dihubungkan. Konektivitas transportasi dapat dilihat dari kapasitas yang terlayani, daerah yang dapat dilayani oleh masing-masing moda

transportasi seperti, aksesibilitas dan performa pelayanan (Sydney Metropolitan Area, 2013). Menurut Edward Ullman dalam pembentukan suatu konektivitas, adapun syarat-syarat yang diperlukandalam terjadiya konektivitas antar ruang (Asep Hariyanto, 2015) :

a. Complementarity

Dimana antara suatu tempat dengan tempat lain yang saling membutuhkan sehingga saling melengkapi. Kondisi saling melengkapi dapat terjadi bila antara suatu daerah dengan daerah lain menghasilkan komoditas yang berbeda.

b. Intervening Opportunity

Dalam kesempatan diartikan bahwa terdapat penawaran alternatif, dimana sebuah tempat atau daerah menawarkan pilihan yang lebih baik dari tempat asal atau tempat tujuan atau adanya kemungkinan perantara yang dapat menghambat terjadinya interaksi.

c. Transferability

Dimana dalam kondisi dapat diartikan sebagai keadaan yang dapat diserahkan atau dipindahkan yang diukur menggunakan nilai waktu dan biaya yang nyata.

METODOLOGI PENELITIAN

Data Collection

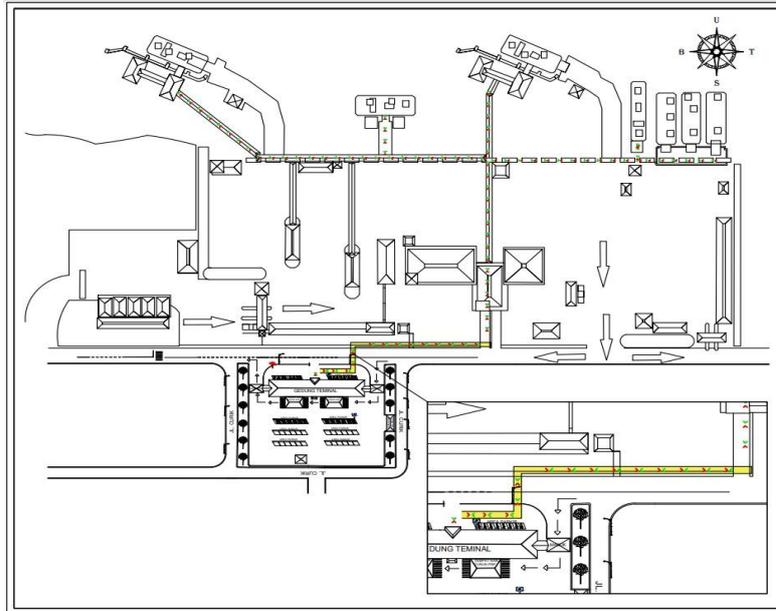
Teknik pengumpulan data dengan menggunakan survey wawancara dan observasi, survey inventarisasi dan survey jarak berjalan kaki. Kemudian, data yang didapat berupa karakteristik penumpang pejalan kaki dari masing masing simpul berupa umur, jenis kelamin, maksud perjalanan, tujuan perjalanan dan pemilihan moda lanjutannya serta mendapatkan jarak dari berjalan kaki dari dan menuju masing-masing simpul.

Method Of Analysis

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah menganalisis karakteristik pergerakan penggunaan, Importance performance analysis, Customer Satisfaction Index, Trip segment Analysis , biaya dan PV².

HASIL DAN DISKUSI

Berikut merupakan pergerakan penumpang pejalan kaki menuju maupun dari masing-masing simpul :



Gambar 2. Arus Pergerakan Penumpang Pejalan Kaki

Wilayah Kabupaten Jembrana terbagi menjadi 98 zona yang terdiri dari 51 zona internal, 39 zona khusus, 3 zona gateway (khusus) dan 4 zona eksternal. Dimana Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk merupakan zona eksternal yaitu zona 95 dan Terminal Gilimanuk merupakan zona gateway (khusus) yaitu zona 93. Berikut karakteristik pengguna pada masing-masing simpul berdasarkan hasil Survey Wawancara yang telah dilakukan pada Pelabuhan Gilimanuk dan Terminal Tipe C Gilimanuk :

Karakteristik Pengguna Simpul

a. Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk

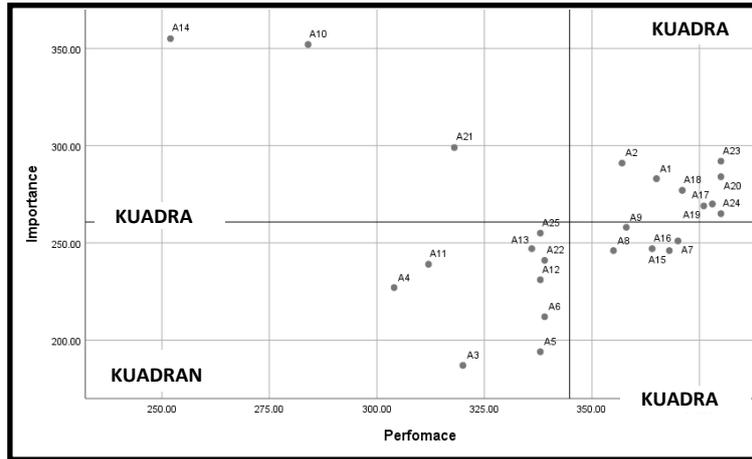
Pergerakan pengguna angkutan umum khususnya penumpang pejalan kaki sesuai dengan kondisi eksisting pada OD Matriks yaitu didapatkan bahwa pada Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk memiliki pergerakan bangkitan tertinggi yaitu 105 dari 150 populasi menuju ke zona 93, sedangkan untuk pergerakan tarikan tertinggi yaitu 154 dari 221 populasi berasal dari zona 93.

b. Terminal Tipe C Gilimanuk

Pergerakan pengguna angkutan umum khususnya penumpang pejalan kaki sesuai dengan kondisi eksisting pada OD Matriks yaitu didapatkan bahwa pada Terminal Gilimanuk memiliki pergerakan bangkitan tertinggi yaitu 94 dari 102 populasi menuju ke zona 95, sedangkan untuk pergerakan tarikan tertinggi yaitu 72 dari 74 populasi berasal dari zona 95.

Tingkat Kepuasan Pengguna Terhadap pelayanan Tiap Simpul

a. Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk



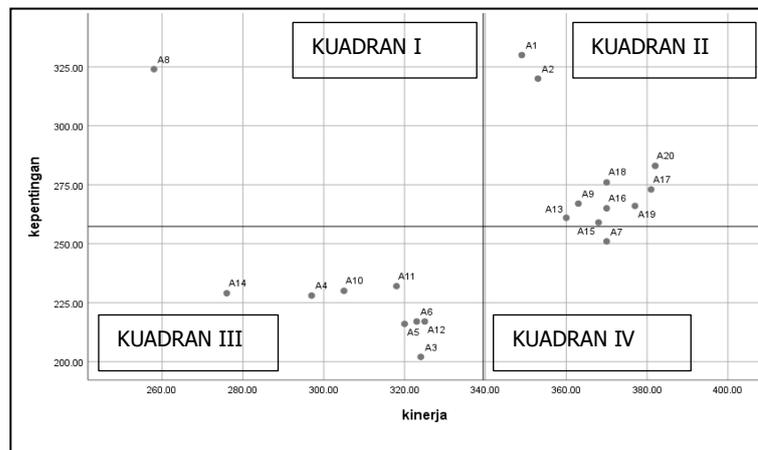
Gambar 3. Kuadran IPA Pelabuhan Gilimanuk

Berdasarkan kuadran diatas, didapatkan yang menjadi prioritas utama dalam perlunya perbaikan yaitu :

- 1) Atribut 10 : Informasi pelayanan tersedia dan mudah dilihat.
- 2) Atribut 14 : Tersedia fasilitas menaikkan dan menurunkan penumpang pejalan kaki.
- 3) Atribut 21 : Petugas memiliki pengetahuan yang baik tentang pelayanan di PelabuhanPenyeberangan Gilimanuk.

Setelah mendapatkan nilai kinerja dan kepentingan dari analisis *Importance Perfomance Analysis*, selanjutnya dilakukan analisis *Customer Satisfaction Index* guna mendapatkan tingkat kepuasan dari Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, dimana Tingkat kepuasan penumpang atas kinerja kualitas pelayanan sebesar 70%. Jika dilihat dalam kriteria nilai tergolong puas.

b. Terminal Tipe C Gilimanuk



Gambar 4. Kuadran IPA Pelabuhan Gilimanuk

Berdasarkan kuadran diatas, didapatkan yang menjadi prioritas utama dalam perlunya perbaikanyaitu :

Atribut 8 : Informasi pelayanan tersedia dan mudah dilihat.akan moda lanjutan Setelah mendapatkan nilai kinerja dan kepentingan dari analisis *Importance Perfomance Analysis*, selanjutnya dilakukan analisis *Customer Satisfaction Index* guna mendapatkan tingkat kepuasan dari Terminal Tipe C Gilimanuk, dimana Tingkat kepuasan

penumpang atas kinerja kualitas pelayanan sebesar 68%. Jika dilihat dalam kriteria nilai tergolong puas.

Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki Guna Terkonektivitasnya Simpul

a. Penentuan Jenis Fasilitas Rekomendasi Saat Ini

Metode yang digunakan dalam penentuan jenis fasilitas penyeberangan orang sebagai berikut :

$$P = 742$$

$$V = 546$$

$$PV^2 = 742 \times 546^2$$

$$PV^2 = 221.202.072$$

Dari hasil yang didapat di atas diketahui bahwa rekomendasi awal sesuai dengan pemilihan fasilitas penyeberangan sebidang direkomendasikan berupa *pelican crossing*.

b. Penentuan Jenis Fasilitas Dimasa Yang Akan Datang

1) Sesuai dengan nilai waktu dan biaya

Table 1. Nilai waktu dan biaya kondisi eksisting

Segment	Nilai Waktu	Income Approach
Menuju Pelabuhan	47,88	Rp 27.272,31
Menuju Terminal	45,44	Rp 25.882,49

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa pada kondisi eksisting biaya yang hilang karena adanya waktu menunggu untuk menyeberang sebesar Rp 27.272,31 segment menuju ke pelabuhan dan Rp 25.882,49 segment menuju ke terminal

Table 2. Nilai waktu dan biaya kondisi rekomendasi

Segment	Nilai Waktu	Income Approach
Menuju Pelabuhan	41,88	Rp 23.854,73
Menuju Terminal	39,44	Rp 22.464,91

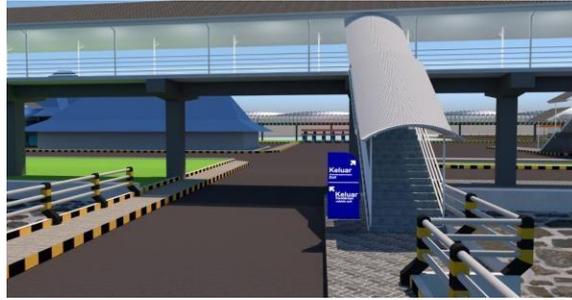
Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa pada kondisi setelah adanya konektivitas biaya yang hilang menjadi sebesar Rp 23.854,73 segment menuju ke pelabuhan dan Rp 22.464,91 segment menuju ke terminal.

Rekomendasi Desain Fasilitas Rencana

a. Optimalisasi Pelayanan Di Pelabuhan Gilimanuk

Sesuai dengan hasil dari kebutuhan prioritas yang harus diperhatikan dalam diagram hasil analisis *Importance Performance Analysis* diketahui bahwa upaya yang dilakukan dalam peningkatan pelayanan fasilitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, yaitu :

1. Fasilitas Informasi Petunjuk Arah Penumpang



Gambar 5. Desain Fasilitas Petunjuk Arah Penumpang Keluar Dari Dermaga

2. Fasilitas Drop Zone Penumpang Pejalan Kaki



Gambar 6. Desain Fasilitas Rencana Area Drope Zone Penumpang pejalan Kaki

b. Optimalisasi Pelayanan Di Terminal Gilimanuk

Sesuai dengan hasil dari kebutuhan prioritas yang harus diperhatikan dalam diagram hasil analisis *Importance Performance Analysis* diketahui bahwa upaya yang dilakukan dalam peningkatan pelayanan fasilitas yang ada di Terminal Tipe C Gilimanuk, yaitu :

1) Fasilitas Informasi Petunjuk Arah Penumpang Menuju Moda Lanjutan



Gambar 7. Desain Petunjuk Arah Penumpang Keluar Menuju Ke Pelabuhan Gilimanuk Via Jembatan Penyeberangan Orang

c. Fasilitas penghubung langsung Pelabuhan dengan Terminal guna Terciptanya Konektivitas

1) Rekomendasi Saat Ini

Untuk rekomendasi awal saat ini yang diberikan sesuai hasil PV^2 yaitu *pelican crossing* dengan desain sebagai berikut :



Gambar 8. Desain Fasilitas Rekomendasi Saat Ini Berupa Pelican Crossing

2) Rekomendasi Fasilitas Mendatang



Gambar 9. Fasilitas Rencana Berupa Jembatan Penyeberangan Orang

Pemenuhan Syarat Konektivitas Simpul

Dalam terjadinya konektivitas ada beberapa indeks yang harus terpenuhi sebagai syarat salah satu simpul dengan simpul lainnya bisa dikonektivitaskan, dimana sesuai dengan Edward Ullman dalam pembentukan suatu konektivitas, adapun syarat-syarat yang diperlukan dalam terjadinya konektivitas antar ruang (Asep Hariyanto, 2015), berikut indeks yang terpenuhi dalam rencana konektivitas antara Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk dengan Terminal Tipe C Gilimanuk :

a. Complementarity

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, didapatkan bahwa pada syarat saling melengkapi (*Complementarity*) dalam rencana konektivitas sudah terpenuhi yang dilihat dari adanya perpindahan moda kapal (laut) ke moda AKDP (darat). selain itu, pergerakan pengguna dimana untuk pergerakan penumpang pejalan kaki sesuai dengan pada OD Matriks yaitu didapatkan bahwa pada Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk memiliki pergerakan bangkitan tertinggi yaitu 105 dari 150 populasi menuju ke zona 93 yaitu Terminal Gilimanuk, sedangkan untuk pergerakan tarikan tertinggi yaitu 154 dari

221 populasi berasal dari zona 93 yaitu Terminal Gilimanuk. Sedangkan untuk pergerakan penumpang pejalan kaki sesuai dengan pada OD Matriks yaitu didapatkan bahwa pada Terminal Gilimanuk memiliki pergerakan bangkitan tertinggi yaitu 94 dari

102 populasi menuju ke zona 95 yaitu Pelabuhan Gilimanuk, sedangkan untuk pergerakan tarikan tertinggi yaitu 72 dari 74 populasi berasal dari zona 95 yaitu Pelabuhan Gilimanuk.

Untuk pemilihan moda penumpang menuju Pelabuhan Gilimanuk yang memiliki persentase tertinggi yaitu moda AKDP sebesar 70% dan untuk pemilihan moda penumpang setelah dari Pelabuhan Gilimanuk memiliki persentase tertinggi yaitu moda AKDP sebesar 74%. Sedangkan, untuk pemilihan moda sebelum ke Terminal Gilimanuk yang memiliki persentase tertinggi yaitu moda kapal sebesar 92% dan untuk pemilihan moda setelah dari Terminal Gilimanuk yang memiliki persentase tertinggi yaitu moda kapal sebesar 98%.

b. *Intervening Opportunity*

Dimana dalam syarat kesempatan antara (*Intervening Opportunity*) sudah terpenuhi dengan melihat adanya tingkat kepuasan pengguna yang berdasarkan pelayanan yang diberikan masing-masing simpul. Untuk simpul Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk memiliki tingkat kepuasan penumpang sebesar 70% dari tabel kriteria tingkat kepuasan yang sudah tergolong puas dan untuk simpul Terminal Tipe C Gilimanuk memiliki tingkat kepuasan penumpang sebesar 68% dari tabel kriteria tingkat kepuasan yang sudah tergolong puas juga. Jadi kesempatan untuk di konektivitaskan bisa terjadi karena kualitas pelayanan masing-masing simpul sudah tergolong baik dan pelayanan yang perlu di optimalkan sudah diberikan rekomendasi berupa desain fasilitas.

c. *Transferability*

Dalam syarat kemudahan perpindahan (*Transferability*) dimana untuk syarat ini diukur menggunakan nilai waktu dan biaya, dari hasil analisis didapat bahwa nilai waktu kondisi awal sebelum adanya konektivitas. Segment menuju ke pelabuhan sebesar 47,88 menit dan segment menuju ke terminal 45,44 menit, sedangkan setelah terjadinya konektivitas dengan tanpa adanya bobot nilai waktu menunggu menyeberang terdapat perubahan nilai waktu dimana untuk segmen menuju ke pelabuhan sebesar 41,88 menit dan segmen menuju ke terminal sebesar 39,44 menit. Untuk biaya yang hilang sebelum adanya konektivitas pada segmen menuju pelabuhan biaya yang hilang sebesar Rp 27.272,31 dan segmen menuju terminal sebesar Rp 25.882,49. Sedangkan untuk biaya yang hilang setelah terjadinya konektivitas pada segmen menuju pelabuhan memiliki biaya hilang sebesar Rp 23.855,73 dan segmen menuju terminal memiliki biaya hilang sebesar Rp. 22.464,91.

KESIMPULAN

Didapatkan bahwa pada syarat saling melengkapi (*Complementarity*) dalam rencana konektivitas sudah terpenuhi yang dilihat dari adanya perpindahan moda laut yaitu kapal ke moda darat yaitu AKDP. Selain itu, pergerakan pengguna dimana untuk pergerakan penumpang pejalan kaki sesuai dengan pada OD Matriks yaitu didapatkan bahwa pada Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk memiliki pergerakan bangkitan tertinggi yaitu 105 dari 150 populasi menuju ke zona 93 yaitu Terminal Gilimanuk, sedangkan untuk pergerakan tarikan tertinggi yaitu 154 dari 221 populasi berasal dari zona 93 yaitu Terminal Gilimanuk. Sedangkan untuk pergerakan penumpang pejalan kaki sesuai dengan pada OD Matriks yaitu didapatkan bahwa pada Terminal Gilimanuk memiliki pergerakan bangkitan tertinggi yaitu 94 dari 102 populasi menuju ke zona 95 yaitu Pelabuhan Gilimanuk, sedangkan untuk pergerakan tarikan tertinggi yaitu 72 dari 74 populasi berasal dari zona 95 yaitu Pelabuhan Gilimanuk. Untuk pemilihan moda penumpang menuju Pelabuhan Gilimanuk yang memiliki persentase tertinggi yaitu moda AKDP sebesar 70% dan untuk pemilihan moda penumpang setelah dari Pelabuhan Gilimanuk memiliki persentase tertinggi yaitu moda AKDP sebesar 74%. Sedangkan, untuk pemilihan moda sebelum ke Terminal Gilimanuk yang memiliki persentase tertinggi yaitu moda kapal

sebesar 92% dan untuk pemilihan moda setelah dari Terminal Gilimanuk yang memiliki persentase tertinggi yaitu moda kapal sebesar 98%.

Berdasarkan syarat kesempatan antara (*Intervening Opportunity*) sudah terpenuhi dengan melihat adanya tingkat kepuasan pengguna yang berdasarkan pelayanan yang diberikan masing-masing simpul. Untuk simpul Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk memiliki tingkat kepuasan penumpang sebesar 70% dari tabel kriteria tingkat kepuasan yang sudah tergolong puas dan untuk simpul Terminal Tipe C Gilimanuk memiliki tingkat kepuasan penumpang sebesar 68% dari tabel kriteria tingkat kepuasan yang sudah tergolong puas juga. Jadi kesempatan untuk di konektivitaskan bisa terjadi karena kualitas pelayanan masing-masing simpul sudah tergolong baik dan pelayanan yang perlu di optimalkan sudah diberikan rekomendasi berupa desain fasilitas.

Berdasarkan syarat kemudahan perpindahan (*Transferability*) dimana untuk syarat ini diukur menggunakan PV^2 dan mendapatkan hasil yaitu 221.202.072 serta nilai waktu dan biaya, dari hasil analisis didapat bahwa nilai waktu kondisi awal sebelum adanya konektivitas. Segment menuju ke pelabuhan sebesar 47,88 menit dan segment menuju ke terminal 45,44 menit, sedangkan setelah terjadinya konektivitas dengan tanpa adanya bobot nilai waktu menunggu menyeberang terdapat perubahan nilai waktu dimana untuk segmen menuju ke pelabuhan sebesar 41,88 menit dan segmen menuju ke terminal sebesar 39,44 menit. Untuk biaya yang hilang sebelum adanya konektivitas pada segmen menuju pelabuhan biaya yang hilang sebesar Rp 27.272,31 dan segmen menuju terminal sebesar Rp 25.882,49. Sedangkan untuk biaya yang hilang setelah terjadinya konektivitas pada segmen menuju pelabuhan memiliki biaya hilang sebesar Rp 23.855,73 dan segmen menuju terminal memiliki biaya hilang sebesar Rp. 22.464,91.

DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, Saifuddin. 1986 . Reliabilitas dan Validitas. Jakarta : Rineka Cipta
- Asep Hariyanto. 2015. Studi Pengembangan Ekonomi Lokal Terkait Interaksi Desa-Kota (Studi Kasus :Kawasan Sentra Airguci, Kabupaten Banjar). Jurnal Perencanaan Wilayah da Kota, Vol.14 No 1. Bandung Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. 2014. *Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Jembrana Tahun 2012-2032*. Kabupaten Jembrana: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Jembrana.
- Badan Pusat Statistik. 2021. *Kabupaten Jembrana Dalam Angka 2020*. Kabupaten Jembrana : BPS KabupatenJembrana.
- Ceder, Avishai dan Hadas. 2010. Public Transit Planning and Operation. United States America.
- Dempsey. Paul Stephen. 2000. The Law of Intermodal Transportation. What it Was. Transportation Law Journal Vol.27 No.3. University of Denver Intermodal Transportation Institute International Center for Intermodal Transportation.
- Fandy Tjiptono dan Gregorius Chandra. 2012. Service, Quality Satisfaction. Jogjakarta: Andi Offset Fransiuscus Isjuanda Pinem. 2015. Analisis Nilai Waktu Perjalanan Penumpang Angkutan Umum Kota Medan Dengan Menggunakan RandomRegret Minimization. Medis Sejahtera Surbakti, Bandar Lampung.
- H. Lovelock Cristopher, K. Wreight Lauren. 2005. Pemasaran Jasa, PT Indeks Kelompok Gramedia, Jakarta. Horowitz. Alan dan Nick Thompson. 1994. Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilites. Milwaukee, Wisconsin.
- Ratminto. 200. Manajemen Pelayanan. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Sydney Metropolitan Area. 2013 . Integrated Public Transport Service Planning Guidelines. Transport ServiceNSW Government.
- Tamin, Ofyar Z. 2008. Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi. Edisi ke-2: Bandung. PenerbitITB.
- Theresia, 2015 - Purnomo, Wirdha. & Riandadari, Dyah. Analisa Kepuasan Pelanggan Terhadap Bengkel Dengan Metode Ipa (Importance Performance Analysis) Di Pt. Arina Parama Jaya Gresik. Surabaya. 2015.
- Trinoto A. A. & Zamakhasari Ahmad. 2021 . Analisis Kepuasan Pelanggan Terhadap Aplikasi Pelayanan Pelanggan Dengan Metode CSI dan ServQual. STRING (Satuan Tulisan Riset dan inovasi teknologi), Vol5.
- Wahidmurni. 2017 . Pemaparan Metode Penelitian Kuantitatif. UIN Maulana Malik Ibrahim Malang Zeithaml,A.V., Berry L.L. dan Parasuraman,A. (1988), 'Communication and Control Processes in the Delivery of Service Quality', Journal of Marketing, Vol.52:35-48.