

---

*Increasing the Safety of Lake Toba Crossing Transportation (fery) Ajibata-Ambarita  
Kabupaten Toba Samosir*

Yon Suprpto <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Politeknik Pariwisata Medan

Correspondence : Yon Suprpto, Politeknik Pariwisata Medan

Email : yonsupra01@gmail.com

**ABSTRACT**

*The background of this study is the incident of the sinking of KM Sinar Bangun in Lake Toba which claimed many lives. The accident can actually be avoided if the ship's safety factor is sufficient and also the manifest of the passenger is recorded. This study uses a qualitative descriptive method, by distributing questionnaires to the passengers of the ship. The findings obtained are that the safety facilities have been repaired, and that the passenger manifest has been recorded and also the construction of a new pier in the port of Ajibata. Furthermore, the future efforts that can be done is to further promote lake crossings so that tourists from outside the province are willing to make a visit to Samosir Island by using the lake crossing*

**Keywords :** *accident, lake crossing, increased safety*

**Peningkatan Keselamatan Angkutan Penyeberangan (Fery) Lintas Ajibata-Ambarita  
Kabupaten Toba Samosir**

**ABSTRAK**

Latar belakang dari penelitian ini adalah kejadian tenggelamnya KM Sinar Bangun di Danau Toba yang banyak menelan korban jiwa. Kecelakaan tersebut sebenarnya dapat dihindari apabila faktor keselamatan kapal cukup dan juga manifes penumpang yang tercatat. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, dengan penyebaran kuesioner kepada para penumpang kapal. Temuan yang didapat adalah fasilitas keselamatan sudah diperbaiki, sudah dilakukan pula pencatatan manifes penumpang dan juga pembangunan dermaga baru dipelabuhan Ajibata. Selanjutnya kedepan usaha yang dapat dilakukan adalah lebih mempromosikan penyeberangan danau sehingga wisatawan luar provinsi bersedia untuk melakukan kunjungan ke Pulau Samosir dengan menggunakan penyeberangan danau.

**Kata kunci :** *kecelakaan, penyeberangan danau, peningkatan keselamatan*

**PENDAHULUAN**

**Latar Belakang Masalah**

Pariwisata dewasa ini sudah menjadi *trend setter* di kalangan generasi

milennial yang sering sekali mengupload keberadaannya melalui social media. Semakin banyak orang yang berlibur, maka semakin banyak konsumsi hotel dan restoran. Hal ini dibuktikan melalui data

dari Biro Pusat Statistik, yaitu terjadi kenaikan sebesar 5,7 % pada tahun 2018 dari tahun 2017.

Hal ini disebabkan oleh telah terjadinya pergeseran pola konsumsi masyarakat (*shifting*) dari *non leisure* (belanja) ke pola *leisure* (bersenang senang seperti berwisata). Pendorong utama pergeseran pola konsumsi itu menurut Bhima Adhinegara dari INDEF (*Institute for Development of Economics and Finance*) adalah munculnya generasi milenial.

Fenomena ini disebut dengan *leisure economy* dan menjadi trend baru. Trend ini terjadi karena pertumbuhan kelas konsumen yang semakin besar. Konsumen dengan pendapatan di atas US \$ 3.600 per tahun sudah menganggap *leisure* sebagai kebutuhan hidup utama. Direktur BAPPENAS bidang Industri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Leonardo Teguh Sambodo, menyebutkan bahwa pada tahun 2020 Indonesia akan memiliki 85 juta kelas konsumen. Sektor pariwisata yang semakin menggeliat tidak hanya datang dari aktifitas liburan wisatawan lokal akan tetapi juga dari wisatawan manca negara. Data dari BPS periode Januari-November 2018 menunjukkan bahwa terdapat 14,39 juta kunjungan wisatawan mancanegara ke Indonesia. Sedangkan devisa yang dihasilkan sepanjang tahun 2018 adalah 248, 2 trilyun rupiah. Dengan perolehan sedemikian, maka pendapatan dari sector pariwisata menjadi penghasil devisa terbesar sehingga target pada tahun 2019 ini adalah sebesar 20 juta wisman dengan target US \$ 20 milyar. Tak berlebihan memang apabila dikatakan bahwa sektor pariwisata dapat menjadi mesin penggerak baru perekonomian nasional.

Sedangkan Kemenpar memprediksi bahwa di tahun 2019 ini sector pariwisata akan menyedot jumlah tenaga kerja sebanyak 13 juta orang, terjadi kenaikan dibandingkan pada tahun 2018 sebanyak 12, 6 juta orang.

Namun, terdapat hal yang sangat patut untuk menjadi perhatian bagi kita semua yaitu sektor keselamatan selama melakukan perjalanan wisata tersebut.

Kejadian tenggelamnya KM Sinar Bangun pada tanggal 18 Juni 2018 di perairan Danau Toba, cukup memilukan hati kita semua. Sehingga perlu kiranya terdapat peningkatan dari segi keselamatan bagi para penumpang. Untuk itu maka peneliti merasa tertarik untuk mengambil judul tentang peningkatan keselamatan dalam penyeberangan lintas danau dari pelabuhan Ajibata menuju ke pelabuhan Ambarita.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Pengertian Mitigasi Bencana

Mitigasi bencana merupakan kegiatan yang sangat penting dalam penanggulangan bencana, karena kegiatan ini merupakan kegiatan sebelum terjadinya bencana yang dimaksudkan untuk mengantisipasi agar dampak yang ditimbulkan dapat dikurangi. Di sini juga terdapat beberapa pengertian Mitigasi bencana menurut beberapa ahli yaitu :

- Mitigasi (penjinakan) adalah segala upaya dan kegiatan yang dilakukan untuk mengurangi dan memperkecil akibat-akibat yang ditimbulkan oleh bencana, yang meliputi kesiapsiagaan serta penyiapan kesiapan fisik, kewaspadaan dan kemampuan mobilisasi (Depdagri, 2003).
- Mitigasi adalah tindakan-tindakan untuk mengurangi atau meminimalkan dampak dari suatu bencana terhadap masyarakat (DKP, 2004).
- Mitigasi (penjinakan): upaya atau kegiatan yang ditujukan untuk mengurangi dampak dari bencana alam atau buatan manusia bagi bangsa atau masyarakat (Carter, 1992).<sup>1</sup> Faujiah, Anna. 2013.

Untuk memahami definisi dari mitigasi bencana, sebaiknya mengetahui

tentang etimologi dari mitigasi. Berdasarkan asal katanya, kata mitigasi dalam bahasa Indonesia dipungut dari kata mitigation dalam bahasa Inggris. Kata mitigation dalam bahasa Inggris secara etimologi berasal dari kata benda dalam bahasa latin *mitigationem*, yang berasal dari kata kerja *mitigare*. Kata *mitigare* berasal dari gabungan akar kata *mitis* yang artinya lunak, lembut, jinak dan *agere* yang artinya melakukan, mengerjakan, membuat.

Bedasarkan telaah mitigasi tersebut, kata mitigasi dapat diartikan sebagai penjinakan, yaitu membuat sesuatu yang liar menjadi jinak atau sesuatu yang keras menjadi lunak atau lembut. Bencana yang pada umumnya bersifat liar, dengan upaya mitigasi diharapkan dijinakan atau dilemahkan kekuatannya. Mitigasi bencana bisa diartikan pengurangan resiko bencana. Mitigasi bencana merupakan suatu tahapan dalam manajemen kebencanaan. 'Dari latar belakang tentang bencana alam di Indonesia, mitigasi bencana merupakan langkah yang sangat perlu dilakukan sebagai suatu titik tolak utama dari manajemen bencana.

Sesuai dengan tujuan utamanya yaitu mengurangi dan/atau meniadakan korban dan kerugian yang mungkin timbul, maka titik berat perlu diberikan pada tahap sebelum terjadinya bencana, yaitu terutama kegiatan penjinakan/peredaman atau dikenal dengan istilah mitigasi. Mitigasi pada prinsipnya harus dilakukan untuk segala jenis bencana, baik yang termasuk kedalam bencana alam (*natural disaster*) maupun bencana sebagai akibat dari perbuatan manusia (*man-made disaster*). Mitigasi pada umumnya dilakukan dalam rangka mengurangi kerugian kemungkinan terjadinya bencana, baik itu korban jiwa dan/atau kerugian harta benda yang akan

berpengaruh pada kehidupan dan kegiatan manusia. Untuk mendefenisikan rencana atau srategi mitigasi yang tepat dan akurat, perlu dilakukan kajian resiko. Kegiatan mitigasi bencana hendaknya merupakan kegiatan yang rutin dan berkelanjutan

### **Klasifikasi Mitigasi**

Klasifikasi mitigasi bencana menurut Noor (2014), antara lain :

#### **a. Mitigasi struktural**

Mitigasi struktural adalah kegiatan dalam prabencana yang bertujuan untuk pembangunan secara fisik. Implementasi yang dapat dilakukan dalam kegiatan mitigasi structural seperti pembuatan bangunan pemecah ombak dan dam (Godschalk, dkk (1999) dalam Kuncoro & Husein (2013)). Tujuan dari kegiatan ini untuk meningkatkan kesiapan masyarakat dalam hal prasarana dalam hal pengurangan risiko bencana (Peraturan Kepala BNPB No.4 Tahun 2008).

#### **b. Mitigasi non struktural**

Mitigasi non struktural adalah kegiatan yang dilakukan secara terencana dalam hal tata guna lahan yang disesuaikan dengan keadaan wilayah dan tingkat kerentanan wilayah tersebut dan memberlakukan peraturan pembangunan. Tujuan dari kegiatan ini untuk mengurangi dampak yang ditimbulkan oleh bencana (Sari, 2014). Mitigasi non-struktural dilakukan untuk meningkatkan kemampuan serta kesadaran masyarakat melalui pendidikan dalam hal mengurangi risiko bencana (Peraturan Kepala BNPB No.4 Tahun 2008).

### **Kebijakan Pemerintah**

Presiden dalam arahannya saat membuka Rapat Koordinasi Nasional Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) dan Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD) se-Indonesia pada hari Sabtu tanggal 2 Februari 2019 di Surabaya, Jawa Timur, memberikan enam butir arahan sebagai berikut:

1. Setiap pembangunan harus dilandaskan pada aspek aspek pengurangan resiko bencana. Pemerintah daerah harus tegas menerapkan tata ruang berbasis resiko bencana.
2. Pelibatan akademisi dan pakar bencana untuk mengkaji, menganalisis bencana supaya kita mampu memprediksi ancaman, mengantisipasi, dan mengurangi dampak bencana.
3. Saat terjadi bencana, gubernur sebagai komandan satuan tugas penanganan kondisi darurat, dengan didukung pangdam dan kapolda sebagai wakilnya.
4. Pembangunan peringatan dini terpadu berdasarkan rekomendasi hasil penelitian dan pengkajian para pakar. Kepala BNPB mengkordinasikan kementerian dan lembaga terkait untuk membangun system peringatan dini terpadu.
5. Pendidikan kebencanaan dimulai tahun ini (2019) , baik di sekolah maupun masyarakat, terutama di daerah rawan bencana. Papan peringatan/rute evakuasi harus dipasang dengan jelas.
6. Simulasi dan pelatihan penanganan bencana secara berkala dan berkesinambungan hingga ke tingkat RT/RW agar masyarakat siap.

Sebagaimana kita ketahui bersama, jumlah kunjungan wisatawan mancanegara (wisman) menurut harian Kontan, 4 Februari 2019, sepanjang tahun 2018 hanya mencapai 15,81 juta atau naik 12,58% dibandingkan dengan pencapaian yang didapat pada tahun 2017. Meski kelihatan meningkat pencapaian ini masih di bawah target 17 juta wisman. Ada pun beberapa penyebab antara lain adalah bencana yang terjadi seperti gempa bumi, tsunami dan likuifaksi di Palu, Lombok dan Banten.

### **Pengertian Pengawasan**

Pengawasan adalah segenap kegiatan untuk meyakinkan dan menjamin bahwa tugas/pekerjaan telah dilakukan

sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Kebijakan yang telah digariskan dan perintah (aturan) yang diberikan (Siagian,2003:112).

Pengawasan melekat adalah kegiatan mengamati, observasi menilai, mengarahkan pekerjaan, wewenang yang diserahkan oleh atasan terhadap bawahannya sehingga dapat diberikan sanksi terhadap bawahan secara struktural, yang dilakukan secara kontiniu dan berkesinambungan. Sedangkan indikator pengawasan yang akan dipergunakan dalam pengukuran variabel ini adalah sebagai berikut.

- a. Menentukan ukuran pelaksanaan. Artinya cara-cara untuk mengukur pelaksanaan seperti kontiniu atau beberapa syarat minimal melakukan pengawasan dalam suatu waktu seperti satu kali seminggu atau beberapa kali sebulan bahkan mungkin beberapa jam setiap hari.
- b. Memberikan penilaian. Artinya memberi nilai ke setiap pekerjaan yang diberikan kepada bawahan, apakah pekerjaannya baik atau jelek.
- c. Mengadakan korektif. Tindakan koreksi ini dimaksudkan koreksi internal yaitu mengevaluasi berbagai metode pengawasan yang ada seperti standar yang terlalu tinggi, dan eksternal yaitu, memberikan sanksi kepada bawahan (**Kartono, 2002:153**)

Karena itu pengawasan harus dipandang sebagai suatu sistem informasi, karena kecepatan dan ketetapan tindakan korektif sebagai hasil proses pengawasan bergantung pada macamnya informasi yang diterima. (**Fattah, 2004:102**). Menurut (**Kansil, 2002:12**) pengawasan itu sangat penting sekali untuk menjamin terlaksananya kebijakan pemerintah pengawasan adalah suatu usaha untuk menjamin:

- a. Keserasian antara penyelenggaraan tugas pemerintah oleh pemerintah daerah dan pemerintah pusat.

- b. Kelancaran penyelenggaraan pemerintah secara berdaya guna dan berhasil guna.

### **Maksud dan Tujuan Pengawasan**

Terwujudnya tujuan yang dikehendaki oleh organisasi sebenarnya tidak lain merupakan tujuan dari pengawasan. Sebab setiap kegiatan pada dasarnya selalu mempunyai tujuan tertentu. Oleh karena itu pengawasan mutlak diperlukan dalam usaha pencapaian suatu tujuan. Menurut **Situmorang dan Juhir (2001:22)** maksud pengawasan adalah untuk :

1. Mengetahui jalannya pekerjaan apakah lancar atau tidak
2. Memperbaiki kesalahan-kesalahan yang dibuat oleh pegawai dan mengadakan pencegahan agar tidak terulang kembali kesalahan-kesalahan yang sama atau timbulnya kesalahan yang baru.
3. Mengetahui apakah penggunaan budget yang telah ditetapkan dalam refncana terarah kepada sasarannya dan sesuai dengan yang telah direncanakan.
4. Mengetahui pelaksanaan kerja sesuai dengan program (fase tingkat pelaksanaan) seperti yang telah ditentuka dalam *planning* atau tidak.
5. Mengetahui hasil pekerjaan dibandingkan dengan yang telah ditetapkan dalam *planning*, yaitu standard

**Rachman (dalam Situmorang dan Juhir, 2001:22)** juga mengemukakan tentang maksud pengawasan, yaitu:

1. Untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan
2. Untuk mengetahui apakah sesuatu telah berjalan sesuai dengan instruksi serta prinsip-prinsip yang telah ditetapkan.
3. Untuk mengetahui apakah kelemahan-kelemahan serta kesulitan-kesulitan dan kegagalan-kegagalannya,

sehingga dapat diadakan perubahan-perubahan untuk memperbaiki serta mencegah pengulangan kegiatan-kegiatan yang salah.

4. Untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan efisien dan apakah dapat diadakan perbaikan-perbaikan lebih lanjut, sehingga mendapat efisiensi yang lebih benar.

## **METODOLOGI**

### **Bentuk Penelitian**

Bentuk penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Peneiltian kuantitatif adalah mengolah data yang didapat dari kuesioner. Dari keseluruhan kuesioner yang disebarakan ke para responden dalam hal ini penumpang KMP Ihan Batak, maka diambil sampel dari seluruh kuesioner tersebut.

### **Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan dalam jangka waktu 2 bulan yaitu mulai bulan Januari sampai dengan Maret 2019. Terhitung dengan selesainya laporan penelitian.

### **Lokasi Penelitian**

Penelitian tentang keselamatan penyebarangan di pelabuhan Ajibata Kabupaten Toba Samosir. Penelitian ini mengambil narasumber dari para penumpang dan pengamatan langsung di lapangan .

### **Sumber Data, Jenis Data, dan Akses Penelitian**

#### **Sumber Data**

Dalam penelitian ini, data diperoleh dari penyebaran kuesioner terhadap penumpang. Selain sumber utama yang diperoleh melalui data primer, diperlukan juga sumber tertulis atau dokumen untuk perolehan data. Sumber tertulis atau dokumen itu dapat berupa buku, jurnal, surat kabar ataupun internet yang memiliki kaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Sumber lain yang

dapat melengkapi data penelitian adalah foto, yang memiliki manfaat untuk memberikan gambaran bagaimana kondisi atau situasi di lapangan dan dapat menjadi bukti bahwa peneliti telah melakukan penelitian.

### **Jenis Data**

Data yang disajikan adalah berupa data deskriptif yaitu data dalam bentuk kata-kata, gambar-gambar dan juga dalam bentuk angka-angka. Data deskriptif ini akan disajikan dalam bentuk laporan penelitian dengan ketikan computer. Data-data tersebut diperoleh melalui catatan lapangan, kuesioner dan sumber-sumber kompeten lainnya.

### **Akses Penelitian**

Ada beberapa akses penelitian yang harus ditempuh oleh peneliti, mulai dari observasi awal penelitian dengan mengamati kondisi atau situasi di pelabuhan Ajibata kabupaten Tobasa serta melakukan survey awal untuk mengamati perbaikan dalam hal keselamatan.

### **Instrumen Penelitian**

Mengutip dari Husaini Usman mengenai ciri – ciri penelitian , bahwa peneliti sebagai instrumen penelitian. Crane dan Agresino menyebutkan peneliti harus mengenal secara mendalam dirinya sendiri. Mengetahui diri sendiri berarti mengetahui kesehatan fisik, persiapan psikis dan mental dan sebagainya. Mengetahui diri sendiri pada dasarnya merupakan bagian penting dari persiapan peneliti agar benar – benar siap di lapangan, terutama karena akan bertindak sebagai instrumen. Penyebutan bahwa peneliti sebagai instrumen, dikarenakan peneliti menjadi segalanya atau yang utama dari keseluruhan proses penelitian. Peneliti memiliki kedudukan sebagai perencana, pelaksana pengumpulan data, penafsir dan analisis data sampai kemudian melaporkan sendiri hasil penelitiannya.

### **Teknik Pengumpulan Data Observasi**

Observasi biasa diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Observasi atau pengamatan dilakukan oleh peneliti untuk melihat sejauh mana peningkatan keselamatan.

### **Dokumentasi**

Dokumentasi merupakan pengambilan data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen. Data dengan teknik dokumentasi cenderung merupakan data sekunder, karena tidak langsung didapatkan dari pihak pertama atau sampel yang diteliti. Walaupun data dengan teknik dokumentasi ini bersifat sekunder, namun melalui teknik ini dapat diperoleh data untuk melengkapi atau menambah data-data yang telah didapatkan melalui observasi sebelumnya. Teknik ini digunakan dengan memanfaatkan berbagai sumber seperti buku-buku, buklet, internet atau foto-foto yang relevan dengan penelitian.

### **Validitas Data**

Untuk menguji tingkat keabsahan data, maka digunakan teknik triangulasi. Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data dengan memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data tersebut. Teknik triangulasi yang paling banyak digunakan adalah dengan pemeriksaan melalui sumbernya. Menurut Patton dalam Molleong, triangulasi dengan sumber berarti membandingkan data hasil pengamatan dengan hasil wawancara, selain itu dengan membandingkan data hasil wawancara dengan suatu dokumen yang berkaitan. Mengenai hal ini, sebagai gambarnya peneliti membandingkan apa yang berhasil diamatinya dengan hasil wawancara lagi dengan informan lain, sehingga informasi yang didapatkan lebih dari satu informan ini, dapat diperoleh data yang memadai.

### **Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data melewati empat alur kegiatan yang terjadi secara

bersamaan yaitu, pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan atau verifikasi.

### **Pengumpulan Data**

Data yang diperoleh dari hasil observasi, dokumentasi dicatat dalam catatan lapangan yang terdiri dari dua aspek, yaitu deskripsi dan refleksi. Catatan deskripsi merupakan data alami yang berisi tentang apa yang dilihat, didengar, dirasakan, disaksikan dan dialami sendiri oleh peneliti tanpa adanya pendapat dan penafsiran dari peneliti tentang fenomena yang dijumpai. Sedangkan catatan refleksi yaitu catatan yang memuat kesan, komentar dan tafsiran peneliti tentang temuan yang dijumpai dan merupakan bahan rencana pengumpulan data untuk tahap berikutnya.

### **Penarikan Kesimpulan**

Peneliti mencari arti benda-benda, mencatat keteraturan, pola-pola, penjelasan, konfigurasi yang mungkin, alur sebab akibat dan proposisi. Kesimpulan ditarik segera diverifikasi dengan cara melihat dan mempertanyakan kembali sambil melihat catatan lapangan agar memperoleh pemahaman yang lebih tepat. Selain itu juga dapat dilakukan dengan mendiskusikan. Hal itu dilakukan agar data yang didapat dan penafsiran terhadap data tersebut memiliki validitas sehingga kesimpulan yang ditarik menjadi kokoh.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kabupaten Tobasa**

#### **Sejarah Singkat Kabupaten Tobasa**

Kabupaten Toba Samosir adalah salah satu kabupaten di Provinsi Sumatera Utara dan merupakan daerah pemekaran dari Kabupaten Tapanuli Utara yang dibentuk dengan Undang-Undang NO.12 Tahun 1998 tentang Pembentukan Kabupaten Daerah Tingkat II Toba Samosir dan Kabupaten Daerah Tingkat II Mandailing Natal. Pada saat dibentuk Kabupaten Toba Samosir terdiri dari 13

kecamatan dan 4 perwakilan kecamatan, 281 desa serta 19 kelurahan.

Diresmikan pada tanggal 9 Maret 1999 oleh Menteri Dalam Negeri Syarwan Hamid bertempat di Kantor Gubernur Sumatera Utara, sekaligus Melantik Drs. Sahala Tampubolon sebagai Penjabat Bupati Kabupaten Toba Samosir.

Pada tahun 2003 Kabupaten Toba Samosir dimekarkan menjadi Kabupaten Toba Samosir dan Kabupaten Samosir berdasarkan Undang-Undang No.36 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Samosir dan Kabupaten Serdang Bedagai. Setelah dimekarkan Kabupaten Toba Samosir bertambah menjadi 11 Kecamatan dengan dibentuknya Kecamatan Sigumpar yang merupakan pemekaran dari Kecamatan Silaen pada tahun 2004. Kemudian pada tahun 2006 terbentuk lagi tiga kecamatan baru yaitu, Kecamatan Tampahan, Nassau, Siantar Narumonda. Dan pada 2008 terdapat 2 pemekaran yaitu Parmaksian dan Bonatua

Lunasi. Sehingga sampai saat ini terdiri dari 16 Kecamatan :

1. Kecamatan Balige
2. Kecamatan Tampahan
3. Kecamatan Laguboti
4. Kecamatan Habinsaran
5. Kecamatan Borbor
6. Kecamatan Nassau
7. Kecamatan Silaen
8. Kecamatan Sigumpar
9. Kecamatan Porsea
10. Kecamatan Pintu Pohan Meranti
11. Kecamatan Siantar Narumonda
12. Kecamatan Parmaksian
13. Kecamatan Lumban Julu
14. Kecamatan Uluan
15. Kecamatan Ajibata
16. Kecamatan Bonatua Lunasi

### **Demografis Kabupaten Toba Samosir**

Jumlah penduduk kabupaten Toba Samosir pada tahun 2015 adalah 179.704 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 88,88 jiwa per dan jumlah rumah tangga sebesar 44.005 rumah tangga. Kecilnya

gerak laju pertumbuhan penduduk diperkirakan disebabkan oleh banyaknya penduduk yang migrasi keluar untuk melanjutkan pendidikan atau untuk mendapatkan pekerjaan.

Balige merupakan ibukota Kabupaten Toba Samosir memiliki jumlah penduduk terbesar yaitu 38.088 jiwa (21,19%) dengan 8.854 rumah tangga, disusul dengan Kecamatan Laguboti dengan 19.058 jiwa (10,61%) dengan 4.673 rumah tangga. Sedangkan kecamatan Tampahan merupakan kecamatan yang memiliki jumlah penduduk paling sedikit, yaitu 4.458 jiwa (2,48%) dengan jumlah rumah tangga sebanyak 1.077 rumah tangga.

### **Topografi**

Kabupaten Toba Samosir terletak pada bagian tengah Provinsi Sumatera Utara dan berada di jajaran Bukit Barisan dengan topografi berbukit dan bergelombang, dengan posisi tersebut, wilayah Toba Samosir merupakan daerah pengaman bagi kabupaten lainnya karena wilayah ini merupakan hulu dari beberapa sungai besar dan kecil yang mengalir ke Wilayah Timur Sumatera Utara.

Komposisi tanah didominasi jenis tanah Tufo Toba, pasir tercampur tanah liat, kapur dan sebagian lainnya berupa lapisan tanah batuan yang relatif kurang subur untuk pertanian.

### **Potensi Wilayah di Kabupaten Toba Samosir**

Kabupaten Toba Samosir merupakan daerah yang cukup terkenal di kawasan nusantara, terutama karena potensi keindahan alam dan sumber daya manusianya. Keindahan alam dan panorama kawasan Danau Toba, kekayaan seni budaya asli merupakan potensi daerah yang dapat digali dan dikembangkan dalam upaya pengembangan kepariwisataan di tanah air.

Potensi alam, antara lain luasnya lahan kering dapat diolah menjadi areal persawahan baru dengan membangun

sarana irigasi yang memadai. Perairan Danau Toba yang cukup luas dan sungai yang dapat dimanfaatkan potensinya untuk irigasi dan pembangkit tenaga listrik.

Potensi tambang yang telah diinventarisasi dan disertifikasi oleh Direktorat Inventarisasi Daya Mineral Bandung : Batu Gamping, Teras, Dedusit, Lempung dan Diatomea.

Sesuai dengan potensi yang dimiliki, maka sektor andalan pembangunan di Kabupaten Toba Samosir adalah Pembangunan Sumber Daya Manusia yang meliputi pendidikan, kesehatan, pertanian, pariwisata, industri dan teknologi informasi.

### **Sejarah singkat KMP Ihan Batak**

Kehadiran KMP Ihan Batak adalah untuk menjawab tantangan masyarakat tentang pentingnya peran pemerintah di dalam peningkatan keselamatan penyeberangan danau menyusul kejadian tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun di perairan Danau Toba dalam perjalanan dari pelabuhan Simanindo menuju pelabuhan Tigaras.

KMP Ihan Batak resmi dioperasikan oleh Menteri Koordinator Kemaritiman Luhut Panjaitan pada tanggal 2 Maret 2019. KMP Ihan Batak yang berkapasitas 300 GT ini melayani penyeberangan mulai dari Pelabuhan Ajibata di Kabupaten Tobasa menuju Pelabuhan Ambarita di Kabupaten Samosir. Waktu tempuh juga dapat dipersingkat lebih kurang 40 menit saja.

Kapal ini berkapasitas penumpang 280 orang dan dapat mengangkut mobil sejumlah 32 buah. Menyusul kapal ro-ro KMP Ihan Batak ini maka sedang dikerjakan juga dua buah kapal ferry ro-ro yang diperkirakan selesai pada pertengahan tahun 2020. Sedangkan untuk pelabuhan penyeberangan di pinggir Danau Toba direncanakan akan dibangun sebanyak delapan buah.

Perbaikan aspek keselamatan pelayaran dilakukan sebagai bagian dari

evaluasi kasus tenggelamnya KM Sinar Bangun pada tanggal 18 Juni 2018 silam di perairan Danau Toba dalam perjalanan dari Pelabuhan Simanindo menuju Pelabuhan Tigaras dengan kapasitas hanya 45 orang namun dipaksakan memuat 188 orang penumpang.

Untuk membenahan pelayaran di Danau Toba maka pemerintah mengalokasikan anggaran sebesar Rp. 116 milyar untuk membangun 3 KMP dan 1 bus air. Sedangkan untuk membenahi delapan pelabuhan telah disiapkan anggaran sebesar Rp. 428 milyar. Delapan pelabuhan tersebut adalah Pelabuhan Ajibata dan Balige di Tobasa, Ambarita dan Simanindo di Samosir, Tongging di Karo. Tigaras di Simalungun, Muara di Taput, serta Marbun Toruan di Humbahas.

Sedangkan rencana pembangunan yang akan datang adalah Jalan Tol Pematang Siantar, Lapangan Terbang Sibisa dan Jembatan Tanah Ponggol. Mengingat Danau Toba merupakan destinasi baru di luar Bali, termasuk juga Borobudur, Mandalika dan Labuan Bajo yang sedang digalakkan pemerintah terutama dalam hal promosi.

#### Hasil Penelitian

Bagian ini merupakan deskripsi dan analisa terhadap penelitian yang telah dilakukan peneliti kepada beberapa subjek penelitian yang terdiri dari sumber utama serta dilengkapi oleh sumber-sumber pendukung lainnya yang peneliti jadikan sebagai data pelengkap atas sumber utama tersebut.

Pertanyaan-pertanyaan yang diberikan oleh peneliti dalam bentuk kuesioner kepada subjek penelitian baik sumber utama maupun sumber pendukung lainnya adalah pertanyaan rinci agar penelitian ini dapat berlangsung secara terstruktur dengan baik.

**Tabel Jenis Kelamin**  
**N=100**

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
1	Pria	68	68
2	Wanita	32	32
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100</b>

1	Pria	68	68
2	Wanita	32	32
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa 68 orang (68%) berjenis kelamin pria dan 32 orang (32%) berjenis kelamin wanita. Dari data di atas dapat dianalisis bahwa penumpang KMP Ihan Batak didominasi oleh para penumpang dengan jenis kelamin pria.

**Tabel Status Perkawinan**  
**N=100**

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
1	Menikah	61	61
2	Belum Menikah	39	39
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa 61 orang (61%) dengan status menikah dan yang belum menikah terdapat 39 orang (39%). Dari data di atas dapat dianalisis bahwa penumpang KMP Ihan Batak didominasi oleh para penumpang yang sudah menikah.

**Tabel Tanggapan responden terhadap rentang usia penumpang**  
**N=100**

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
1	11-20 tahun	15	15
2	21-30 tahun	20	20
3	31-40 tahun	40	40
4	41-50 tahun	8	8
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa 15 orang (15%) mempunyai rentang usia 11-20 tahun, 20 orang mempunyai rentang usia 21-30 tahun (20%), 40 orang mempunyai rentang

usia 31-40 tahun (40%) dan sisanya 8 orang mempunyai rentang usia sebesar 41-50 tahun (8%). Dari data di atas dapat dianalisis bahwa penumpang KMP Ihan Batak didominasi oleh para penumpang dengan usia produktif.

**Tabel Tanggapan responden terhadap asal daerah penumpang KMP Ihan Batak**  
**N=100**

No	Jawaban responden	Jumlah	Persentase
1	Ajibata	15	15
2	Luar Ajibata	85	85
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	100

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan tabel 4.4 di atas dapat diketahui bahwa responden yang berasal dari daerah Ajibata adalah 15 orang (15%), sedangkan yang berasal dari luar daerah Ajibata adalah 85 orang (85%). Hal ini menunjukkan bahwa penumpang dari luar Ajibata mulai mengenal KMP Ihan Batak ini untuk menyeberang ke Samosir.

**Tabel Tanggapan responden terhadap pencatatan manifes penumpang KMP Ihan Batak**  
**N=100**

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
1	Tercatat	100	100
2	Tidak tercatat	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	100

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan Tabel di atas dapat diketahui bahwa 100 orang responden (100%) menyatakan bahwa sebelum berangkat atau saat pembelian tiket KMP Ihan Batak ada petugas yang melakukan pencatatan manifest yang berisikan data antara lain nama penumpang, umur, alamat dan juga nomor pelat kendaraan bagi penumpang yang membawa serta mobil.

Adapun pencatatan manifest ini adalah merupakan bentuk berita acara sehingga informasi jumlah penumpang tidak simpang siur apabila ada terjadi kecelakaan dalam penyeberangan tersebut.

Namun pada saat peneliti berada di sana, yang namanya loket untuk pencatatan manifest belumlah permanen.

**Tabel Tanggapan responden terhadap batas pagar di jembatan pelabuhan KMP Ihan Batak**  
**N=100**

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
1	Ada	100	100
2	Tidak ada	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	100

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan Tabel di atas dapat diketahui bahwa 100 orang responden (100%) menyatakan bahwa ada terdapat jembatan sebagai batas yang berguna untuk meminimalisir apabila ada penumpang ataupun mobil terjatuh ke dalam danau ketika naik atau turun dari kapal KMP Ihan Batak.

**Tabel Tanggapan responden terhadap fasilitas P3K di KMP Ihan Batak**  
**N=100**

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
1	Ada	100	100
2	Tidak ada	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	100

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan Tabel di atas dapat diketahui bahwa 100 orang responden (100%) menyatakan bahwa di KMP Ihan Batak terdapat fasilitas P3K. Adapun fasilitas ini sangat dibutuhkan apabila terjadi pertolongan pertama pada kecelakaan yang dapat saja terjadi sewaktu waktu. Pertolongan ini bersifat sementara karena waktu tempuh kapal ferry ini tidak sampai dengan satu jam. Sehingga diharapkan dapat diteruskan apabila telah

sampai di AJibata maupun Ambarita. Sedangkan kemungkinan kecelakaan ringan yang terjadi adalah terpeleset karena terdapat sebagian lantai kapal yang terkelupas.

**Tabel Tanggapan responden terhadap SOP penggunaan baju pelampung di KMP Ihan Batak N=100**

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
1	Ada	100	100
2	Tidak ada	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa 100 orang (100%) menyatakan bahwa di dalam KMP Ihan Batak terdapat SOP pemakaian baju pelampung yang ditayangkan dalam bentuk video yang diputar di beberapa TV yang ada sebelum kapal fery ini berangkat. Penjelasan nya terkesan mudah dipahami oleh segala lapisan penumpang.

**Tabel Tanggapan responden terhadap ketersediaan baju pelampung di KMP Ihan Batak N=100**

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
1	Ada	100	100
2	Tidak ada	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa 100 orang (100%) menyatakan bahwa di dalam KMP Ihan Batak terdapat jaket pelampung yang terdapat di beberapa titik lokasi. Adapun manfaat adalah dari baju pelampung adalah untuk dapat bertahan hidup apabila kapal tenggelam di danau. Adapun posisi daripada penyimpangan baju pelampung tersebut terdapat di beberapa titik.

**Tabel Tanggapan responden terhadap titik kumpul bencana di KMP Batak N=100**

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
1	Ada	100	100
2	Tidak ada	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan Tabel di atas dapat diketahui bahwa 100 orang responden (100%) menyatakan bahwa di KMP Ihan Batak terdapat titik kumpul bencana yang tertempel di dinding kapal. Yang mana setelah itu maka penumpang menerima arahan dari nahkoda/awak kapal tentang tata cara menyelamatkan diri apabila terjadi bencana/kapal tenggelam..

**Tabel Tanggapan responden terhadap merekomendasikan KMP Ihan Batak N=100**

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
1	Ya	100	100
2	Tidak	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber : hasil penelitian, 2019 (data diolah)

Berdasarkan Tabel di atas dapat diketahui bahwa 100 orang responden (100%) menyatakan setelah menaiki dan memperhatikan tentang peralatan keselamatan maka seluruh penumpang bersedia untuk merekomendasikan mengingat bahwa KMP Ihan Batak termasuk kapal yang dapat menjadi kapal fery percontohan untuk penyeberangan danau. Mengingat selama ini kapal fery yang ada termasuk berukuran kecil sedangkan KMP Ihan Batak ini dapat dianggap merepresentasikan sebuah kapal yang diharapkan memenuhi dari aspek keselamatan penumpang.

Namun, satu hal yang patut diingatkan adalah factor psikologi yaitu trauma. Oleh karena di era medsos sekarang ini apabila ada suatu kejadian di belahan dunia, maka

dengan sangat cepat menyebar dalam hitungan menit ke belahan dunia lain. sehingga diperlukan sekali promosi yang terus menerus untuk KMP Ihan Batak ini.

## **PENUTUP**

Berdasarkan maka dapat disampaikan beberapa kesimpulan dan saran terkait dengan permasalahan yang dibahas.

### **Simpulan**

- a. Bahwa pada umumnya telah terjadi peningkatan keselamatan pada moda penyeberangan di Danau Toba, khususnya fery KMP Ihan Batak.
- b. peningkatan keselamatan mulai dari pencatatan manifest penumpang, jalur dermaga menuju ke fery, fasilitas keselamatan seperti pelampung, sekoci dan sebagainya.

### **Saran**

1. Agar terus dipertahankan beberapa fasilitas keselamatan tersebut.
2. Agar dapat dibangun loket untuk pendaftaran manifest secara permanen baik di pelabuhan ajibata maupun di pelabuhan ambarita
3. Agar lebih dipromosikan kepada wisarawan luar bahwa sekarang di danau toba sudah terdapat kapal fery dengan standar internasional yang KM Ihan Batak.
4. Agar peran serta pemerintah untuk memasukkan ke dalam kurikulum sekolah dasar bagaimana cara menyelamatkan diri dari bencana, baik itu kapal tenggelam, tsunami, gempa, banjir, gunung meletus hal ini karena Indonesia termasuk dalam Negara dengan tingkat kerawanan bencana yang cukup tinggi.

## **UCAPAN TERIMA KASIH**

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Bapak Direktur Politeknik Pariwisata Medan atas bantuan dan dukungannya, sehingga penelitian dapat diterbitkan di Jurnal Akademi Pariwisata Medan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- BNPB. 2008. Peraturan Kepala Badan Nasional Penanggulangan Bencana Nomor 4 Tahun 2008 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Penanggulangan Bencana
- Carter**, G.M., et al. **1992**. Building Organizational Decision Support Systems,. Academic Press, Boston.
- Mulyana Deddy (2010), Metodologi Penelitian Kualitatif. Penerbit PT. Remaja Rosdakarya.
- Siagian, Sondang P., 2003. Manajemen Sumber Daya Manusia. Cetakan Ketujuh. Jakarta: Bumi Aksara.
- Siagian Sondang (2005) Manajemen Sumber Daya Manusia .Penerbit : Bumi Aksara.

### **Bio Data:**

**Yon Suprpto, S.S, MS** adalah dosen dengan jabatan lektor pada Politeknik Pariwisata Medan.