

**PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA  
DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN**

**SKRIPSI**

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat  
Guna Memperoleh Sebutan Sarjana Terapan Transportasi Darat



**AL ASYRAF THORIQ HAEKAL**

**NOTAR : 18.01.018**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD  
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT  
BEKASI  
2022**

**SKRIPSI**

**PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA  
DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN**

**Disusun Oleh :**

**AL ASYRAF THORIQ HAEKAL**

**NOTAR : 18.01.018**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD**

**PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT**

**BEKASI**

**2022**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**SKRIPSI**

**PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA  
DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN**

Nama Taruna : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL

Nomor : (18.01.018)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan pada Program Studi

Sarjana Terapan Transportasi Darat

**Pada Tanggal : 21 Juli 2022**

**DEWAN PENGUJI**

 <b>KHUSNUL KHOTIMAH, MT</b> NIP. 19871231 200912 2 002	 <b>DANI HARDIANTO, S.Si.T, M.Sc</b> NIP. 19840407 200604 1 002
 <b>UTUT WIDYANTO, S.Si.T, M.Sc</b> NIP. 19840408 200604 1 002	 <b>PENNI CAHYANI, MT</b> NIP. 19770813 200812 2 001

MENGETAHUI,

**KETUA PROGRAM STUDI  
SARJANA TERAPAN TRANSPORTASIDARAT**

  
**DESSY ANGGA AFRIANTI, M.Sc, MT**  
NIP.19880101 200912 2 002

## **HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS**

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL**

**Notar : 18.01.018**

**Tanda Tangan :**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Al Asyraf Thoriq Haekal', written over a horizontal line.

**Tanggal : 21 JULI 2022**

## **HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademik Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL

Notar : 18.01.018

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Darat

Jenis Karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD. **Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

### **“PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN”**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Bekasi

Pada Tanggal : 21 Juli 2022

Yang Menyatakan



AL ASYRAF THORIQ HAEKAL

## **KATA PENGANTAR**

Alhamdulillah Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat, nikmat, berkah, serta karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan progres skripsi yang berjudul "PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN" ini tepat pada waktunya.

Adapun dalam penyelesaian laporan ini penulis mendapat banyak bantuan berupa bimbingan, arahan, masukan dan saran dari berbagai pihak. Untuk itu penulis menyampaikan terima kasih kepada terhormat:

1. Terutama sekali kepada Allah SWT yang telah memberikan kesempatan untuk saya menyelesaikan skripsi ini dengan kemudahan dan kelancaran,
2. Kedua Orang Tua yang tercinta,
3. Bapak Ahmad Yani, A.TD.,M.T. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD,
4. Ibu Dessy Angga Afrianti, S.SiT.,M.Sc.,M.T. selaku Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat,
5. Bapak Utut Widyanto, S.SiT, M.Sc dan Bapak Dani Hardianto, S.SiT, M.Sc selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis dalam penyusunan skripsi ini,
6. Dosen-dosen Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, yang telah memberikan bimbingan selama proses pendidikan,
7. Keluarga serta kerabat dekat yang selalu memberikan dukungan penuh,
8. Rekan-rekan angkatan 40 yang selalu membantu memberi semangat dan motivasi, yang tidak dapat disebutkan satu persatu,
9. Kakak-kakak dan adik-adik yang telah membantu dalam memberikan semangat serta pemahaman dalam proses penyusunan skripsi ini,
10. Semua pihak yang telah membantu penyelesaian tulisan ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penyusunan laporan ini telah dilakukan semaksimal mungkin dengan sebaik-baiknya, namun mengingat keterbatasan kemampuan yang dimiliki, maka penulis menyadari bahwa laporan ini masih belum sempurna, masih banyak kekurangan dan kesalahan. Oleh karena itu kritik dan saran yang sifatnya membangun penulis harapkan demi kesempurnaan Laporan ini.

Akhir kata, kami berharap agar laporan ini dapat bermanfaat khususnya bagi penulis dan bagi pembaca pada umumnya, baik sebagai bahan masukan, perbandingan, maupun sebagai sumbangan ilmu pengetahuan dalam bidang transportasi.

Padang, 27 Mei 2022

Penulis

**Al Asyraf Thoriq Haekal**

NOTAR. 18.01.018

**ABSTRAK**  
**PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA**  
**DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN**

Oleh :

**AL ASYRAF THORIQ HAEKAL**

**NOTAR : 18.01.018**

Kabupaten Padang Pariaman merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Sumatera Barat yang dikunjungi oleh wisatawan domestik maupun mancanegara. Perkembangan pariwisata di Kabupaten Padang Pariaman berkembang pesat, hal ini terlihat dari kunjungan wisatawan setiap tahunnya. Akan tetapi untuk sampai saat ini belum tersedianya penentuan rute/trayek, belum adanya armada dan pola pengoperasian, serta penjadwalan yang khusus melayani angkutan wisata. Kondisi tersebut mendorong perlunya penggalian potensi kepariwisataan yang merupakan upaya untuk terwujudnya kegiatan tersebut dengan pengembangan sistem pelayanan wisata. Pengembangan sistem pelayanan wisata dapat dilakukan melalui kegiatan perencanaan sistem transportasi atau lebih tepatnya perencanaan angkutan yang memadai. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui potensi dari permintaan wisatawan akan pelayanan Angkutan Kawasan Wisata, menentukan rute ideal yang dilalui angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman, menentukan jenis kendaraan yang digunakan, sistem operasional dan penjadwalan yang optimal angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman, menganalisa besarnya biaya operasional kendaraan (BOK), menentukan tarif dan ATP WTP untuk pengoperasian angkutan pariwisata di Kabupaten Padang Pariaman. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan tingkat pertumbuhan wisatawan menuju objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman mengalami kenaikan. Angkutan wisata direncanakan memiliki dua rute yaitu Rute 1 dan Rute 2. Angkutan wisata beroperasi menggunakan Bus Kecil dengan kapasitas 20 seats. Untuk waktu operasional pada hari kerja pukul 10.00 WIB sampai 18.00 WIB serta pada hari libur pukul 06.00 WIB sampai 18.00 WIB. Untuk hari kerja Rute 1 dengan biaya operasional sebesar Rp. 3139 dengan tarif sebesar Rp. 5000, Rute 2 dengan biaya operasional sebesar Rp. 3180 dengan tarif sebesar Rp. 5000. Untuk hari libur Rute 1 dengan biaya operasional sebesar Rp 4494 dengan tarif sebesar Rp 7000, Rute 2 dengan biaya operasional sebesar Rp 4124 dengan tarif sebesar Rp 6000. Kemampuan pengguna untuk membayar jasa sebesar Rp. 6.753,85 dan kesediaan membayar sebesar Rp 5000 – Rp 10.000.

**Kata Kunci** : Angkutan Wisata, Manajemen Operasional, Kabupaten Padang Pariaman

**ABSTRACT**  
**TOURISM AREA ROUTE TRANSPORT PLANNING**  
**IN PADANG PARIAMAN DISTRICT**

By :

**AL ASYRAF THORIQ HAEKAL**

**NOTAR : 18.01.018**

*Padang Pariaman Regency is one of the regencies in West Sumatra Province which is visited by domestic and foreign tourists. The development of tourism in Padang Pariaman Regency is growing rapidly, this can be seen from tourist visits every year. However, until now there is no available route/route determination, there is no fleet and operating pattern, as well as a special schedule for serving tourist transportation. These conditions encourage the need to explore tourism potential which is an effort to realize these activities by developing a tourism service system. The development of the tourism service system can be done through transportation system planning activities or more precisely, adequate transportation planning. This study aims to determine the potential of tourist demand for Tourism Area Transportation services, determine the ideal route traversed by tourist transportation in Padang Pariaman Regency, determine the type of vehicle used, optimal operational system and scheduling of tourist transportation in Padang Pariaman Regency, analyze the amount of operational costs vehicle (BOK), determine the tariff and ATP WTP for the operation of tourism transportation in Padang Pariaman Regency. Based on the analysis that has been done, the growth rate of tourists to tourism objects in Padang Pariaman Regency has increased. Tourist transportation is planned to have two routes, namely Route 1 and Route 2. Tourist transportation operates using Small Buses with a capacity of 20 seats. Operational hours are on weekdays from 10.00 WIB to 18.00 WIB and on weekend from 06.00 WIB to 18.00 WIB. For weekdays Route 1 with an operational cost of Rp. 3139 with a tariff of Rp. 5000, Route 2 with an operational cost of Rp. 3180 with a tariff of Rp. 5000. For weekend, Route 1 has an operational cost of IDR 4494 with a tariff of IDR 7000, Route 2 has an operational cost of IDR 4124 with a tariff of IDR 6000. The user's ability to pay for services is Rp. 6,753.85 and willingness to pay Rp 5000 – Rp 10,000.*

**Keywords :** *Tourism Transportation, Operational Management, Padang Pariaman Regency*

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	III
<b>ABSTRAK</b> .....	V
<b>DAFTAR ISI</b> .....	VII
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	X
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	XII
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1    LATAR BELAKANG.....	1
1.2    IDENTIFIKASI MASALAH .....	3
1.3    RUMUSAN MASALAH .....	3
1.4    MAKSUD DAN TUJUAN .....	4
1.5    BATASAN MASALAH.....	5
<b>BAB II GAMBARAN UMUM</b> .....	6
2.1    KONDISI GEOGRAFIS.....	6
2.1.1 Angkutan Umum Dalam Trayek.....	11
2.1.2 Angkutan Paratransit (Pendukung) .....	12
2.2    KONDISI WILAYAH KAJIAN .....	15
2.2.1 Pantai Pasie Katapiang .....	17
2.2.2 Pantai Tiram.....	17
2.2.3 Wisata Religi Komplek Makam Syekh Burhanuddin.....	18
2.2.4 Wisata Kuliner Los Lambuang Pasa Pauah Kamba.....	19
2.2.5 Panorama Puncak Kiambang.....	21
2.2.6 Pemandian Lubuak Bonta Sicincin .....	21
2.2.7 Malibou Anailand .....	23
<b>BAB III KAJIAN PUSTAKA</b> .....	26
3.1    LANDASAN TEORI DAN NORMATIF.....	26
3.2    HIPOTESIS PEMANDU PENELITIAN .....	34
<b>BAB IV METODOLOGI PENELITIAN</b> .....	36
4.1    DESAIN PENELITIAN .....	36
4.1.1 Pola Pikir Penelitian.....	36
4.1.2 Bagan Alir Penelitian .....	37

4.2 SUMBER DATA.....	39
4.3 TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	39
4.4 TEKNIK ANALISIS DATA .....	41
4.4.1 Penentuan Sampel .....	41
4.4.2 Analisis <i>Demand</i> .....	42
4.4.3 Penentuan Rute Trayek .....	43
4.4.4 Analisis Penentuan Jenis Kendaraan .....	43
4.4.5 Analisis Kinerja Operasional Angkutan.....	44
4.4.6 Penjadwalan.....	46
4.4.7 Analisis Biaya Operasional Kendaraan .....	46
4.4.8 Analisis Tarif.....	51
4.5 LOKASI DAN JADWAL PENELITIAN.....	52
4.5.1 LOKASI PENELITIAN .....	52
4.5.2 JADWAL PENELITIAN .....	52
<b>BAB V ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH .....</b>	<b>54</b>
5.1 ANALISIS PERMINTAAN ANGKUTAN WISATA .....	54
5.1.1 Perhitungan Permintaan Angkutan Wisata.....	54
5.1.2 Analisis Karakteristik Wisatawan .....	56
5.1.3 Permintaan Aktual ( <i>Demand</i> Aktual) .....	72
5.1.4 Permintaan Potensial ( <i>Demand</i> Potensial) .....	72
5.2 ANALISIS PENENTUAN RUTE ANGKUTAN WISATA.....	75
5.3 ANALISIS PENENTUAN JENIS KENDARAAN .....	81
5.4 ANALISIS SISTEM OPERASIONAL KENDARAAN.....	88
5.4.1 Waktu Operasi Angkutan Wisata .....	88
5.4.2 Kecepatan Rencana Angkutan Wisata .....	88
5.4.3 Faktor Muat Kendaraan (Load Factor).....	88
5.4.4 Waktu Tempuh Angkutan Wisata.....	89
5.4.5 Waktu Sirkulasi Angkutan Wisata ( <i>Round Trip Time</i> ).....	89
5.4.6 Jumlah RIT.....	91
5.4.7 Waktu Antara Kendaraan ( <i>Headway</i> ) .....	92
5.4.8 Frekuensi .....	93
5.4.9 Jumlah Kebutuhan Armada .....	93
5.5 ANALISIS PENJADWALAN .....	95
5.6 ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN.....	106
5.7 ANALISIS PERHITUNGAN TARIF DAN ATP WTP.....	113
5.7.1 Perhitungan Tarif .....	113
5.7.2 Perhitungan ATP dan WTP.....	116

5.7.3 Implementasi dari Angkutan Wisata.....	119
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN</b> .....	121
6.1 KESIMPULAN .....	121
6.2 SARAN .....	122
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	124
<b>LAMPIRAN</b> .....	126

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel II. 1</b> Batas Wilayah Kabupaten Padang Pariaman.....	6
<b>Tabel II. 2</b> Luas Wilayah Kabupaten Padang Pariaman.....	7
<b>Tabel II. 3</b> Klasifikasi Jalan di Kabupaten Padang Pariaman.....	9
<b>Tabel II. 4</b> Data Jumlah Kunjungan Wisatawan Kabupaten Padang Pariaman..	25
<b>Tabel IV. 1</b> Kapasitas Kendaraan.....	44
<b>Tabel V. 1</b> Jumlah Wisatawan Kawasan Objek Wisata Kab. Padang Pariaman ..	55
<b>Tabel V. 2</b> Jumlah Sampel Wawancara Kawasan Wisata Kab. Padang Pariaman ..	55
<b>Tabel V. 3</b> Karakteristik Wisatawan Yang Berkunjung .....	56
<b>Tabel V. 4</b> Gender Wisatawan .....	57
<b>Tabel V. 5</b> Usia Wisatawan.....	58
<b>Tabel V. 6</b> Pendapatan Wisatawan.....	59
<b>Tabel V. 7</b> Pekerjaan Wisatawan.....	60
<b>Tabel V. 8</b> Waktu Kedatangan Wisatawan .....	61
<b>Tabel V. 9</b> Jam Kepulangan Wisatawan .....	62
<b>Tabel V. 10</b> Persentase Biaya Transportasi .....	63
<b>Tabel V. 11</b> Waktu Tempuh Wisatawan.....	65
<b>Tabel V. 12</b> Harapan Terhadap Angkutan Wisata .....	66
<b>Tabel V. 13</b> Tarif dan Pelayanan.....	67
<b>Tabel V. 14</b> Matriks OD Sampel.....	70
<b>Tabel V. 15</b> Matriks OD Populasi.....	71
<b>Tabel V. 16</b> OD Demand Potensial .....	74
<b>Tabel V. 17</b> Klasifikasi Jalan Untuk Rute Yang Akan Dilewati .....	78
<b>Tabel V. 18</b> Rencana Rute 1 Angkutan Wisata .....	79
<b>Tabel V. 19</b> Rencana Rute 2 Angkutan Wisata .....	79
<b>Tabel V. 20</b> Penentuan Jenis Angkutan .....	81
<b>Tabel V. 21</b> Kelas Jalan .....	82
<b>Tabel V. 22</b> Opsi Pemilihan Rencana Armada Angkutan Wisata .....	84
<b>Tabel V. 23</b> Spesifikasi Armada Isuzu ELF NLR 55B lx.....	86
<b>Tabel V. 24</b> Waktu Antara (Headway) .....	92
<b>Tabel V. 25</b> Frekuensi Kendaraan per jam .....	93
<b>Tabel V. 26</b> Jumlah Kebutuhan Armada Tiap Rute.....	94
<b>Tabel V. 27</b> Penjadwalan Rute 1 Hari Kerja (Weekday).....	96
<b>Tabel V. 28</b> Penjadwalan Rute 1 Hari Libur (Weekend).....	98
<b>Tabel V. 29</b> Penjadwalan Rute 2 Hari Kerja (Weekday).....	101
<b>Tabel V. 30</b> Penjadwalan Rute 2 Hari Libur (Weekend).....	103
<b>Tabel V. 31</b> Rekapitulasi Produksi Kendaraan Rute 1 Hari Kerja (Weekday) ...	107
<b>Tabel V. 32</b> Rekapitulasi Produksi Kendaraan Rute 1 Hari Libur (Weekend) ...	108
<b>Tabel V. 33</b> Rekapitulasi Produksi Kendaraan Rute 2 Hari Kerja (Weekday) ...	108
<b>Tabel V. 34</b> Produksi Kendaraan Rute 2 Hari Libur (Weekend) .....	108
<b>Tabel V. 35</b> Rekapitulasi Biaya Langsung Rute 1 Hari Kerja (Weekday).....	109
<b>Tabel V. 36</b> Rekapitulasi Biaya Langsung Rute 1 Hari Libur (Weekend) .....	109
<b>Tabel V. 37</b> Rekapitulasi Biaya Langsung Rute 2 Hari Kerja (Weekday).....	110
<b>Tabel V. 38</b> Rekapitulasi Biaya Langsung Rute 2 Hari Libur (Weekend) .....	110

<b>Tabel V. 39</b>	Rekapitulasi Biaya Tidak Langsung Rute 1 Hari Kerja (Weekday)	111
<b>Tabel V. 40</b>	Rekapitulasi Biaya Tidak Langsung Rute 1 Hari Libur (Weekend)	111
<b>Tabel V. 41</b>	Rekapitulasi Biaya Tidak Langsung Rute 2 Hari Kerja (Weekday)	111
<b>Tabel V. 42</b>	Rekapitulasi Biaya Tidak Langsung Rute 2 Hari Libur (Weekend)	112
<b>Tabel V. 43</b>	Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 1 Hari Kerja (Weekday) .....	112
<b>Tabel V. 44</b>	Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 1 Hari Libur (Weekend) .....	112
<b>Tabel V. 45</b>	Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 2 Hari Kerja (Weekday) .....	112
<b>Tabel V. 46</b>	Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 2 Hari Libur (Weekend) .....	113
<b>Tabel V. 47</b>	Tarif Angkutan Rute Kawasan Wisata Kab. Padang Pariaman .....	116
<b>Tabel V. 48</b>	WTP Pengunjung Wisata Kabupaten Padang Pariaman .....	117
<b>Tabel V. 49</b>	Perbandingan Tarif dengan ATP WTP .....	118
<b>Tabel V. 50</b>	Implementasi Angkutan Wisata .....	120

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2. 1</b>	Peta Administrasi Kabupaten Padang Pariaman .....	8
<b>Gambar 2. 2</b>	Peta Jaringan Jalan Kabupaten Padang Pariaman .....	10
<b>Gambar 2. 3</b>	Angkutan Antar Kota Antar Provinsi.....	11
<b>Gambar 2. 4</b>	Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi .....	12
<b>Gambar 2. 5</b>	Angkutan Pedesaan .....	12
<b>Gambar 2. 6</b>	Ojek .....	13
<b>Gambar 2. 7</b>	Becak .....	14
<b>Gambar 2. 8</b>	Bendi.....	14
<b>Gambar 2. 9</b>	Peta Objek Wisata di Kabupaten Padang Pariaman .....	16
<b>Gambar 2. 10</b>	Pantai Pasie Katapiang .....	17
<b>Gambar 2. 11</b>	Pantai Tiram Ulakan.....	18
<b>Gambar 2. 12</b>	Masjid Agung Syekh Burhanuddin .....	19
<b>Gambar 2. 13</b>	Katupek Pitalah Gulai Tunjang .....	20
<b>Gambar 2. 14</b>	Panorama Puncak Kiambang .....	21
<b>Gambar 2. 15</b>	Pemandian Lubuak Bonta Sicincin .....	22
<b>Gambar 2. 16</b>	Kawasan Tirta Alami Malibou Anailand.....	24
<b>Gambar 5. 1</b>	Karakteristik Kunjungan Wisatawan.....	57
<b>Gambar 5. 2</b>	Jenis Kelamin Wisatawan Yang Berkunjung.....	57
<b>Gambar 5. 3</b>	Umur Wisatawan .....	58
<b>Gambar 5. 4</b>	Pendapatan Wisatawan .....	59
<b>Gambar 5. 5</b>	Pekerjaan Wisatawan.....	60
<b>Gambar 5. 6</b>	Penggunaan Moda Wisatawan .....	61
<b>Gambar 5. 7</b>	Jam Kedatangan Wisatawan .....	62
<b>Gambar 5. 8</b>	Persentase Jam Kepulangan .....	63
<b>Gambar 5. 9</b>	Persentase Biaya Transportasi .....	64
<b>Gambar 5. 10</b>	Waktu Tempuh Wisatawan Menuju Lokasi Wisata .....	65
<b>Gambar 5. 11</b>	Harapan Terhadap Angkutan Wisata .....	66
<b>Gambar 5. 12</b>	Persentase Tarif dan Pelayanan .....	67
<b>Gambar 5. 13</b>	Peta Zona Dan Jaringan Jalan Kabupaten Padang Pariaman .....	69
<b>Gambar 5. 14</b>	Persentase Setuju/Tidak Angkutan Wisata .....	73
<b>Gambar 5. 15</b>	Rencana Rute Angkutan Wisata .....	76
<b>Gambar 5. 16</b>	Peta Rencana Rute Angkutan Wisata.....	80
<b>Gambar 5. 17</b>	Dimensi Angkutan Wisata Tampak Depan, Belakang, dan Samping .....	86
<b>Gambar 5. 18</b>	Dimensi Angkutan Wisata Tampak Atas.....	87
<b>Gambar 5. 19</b>	Tampilan Dari Rencana Armada Yang Akan Digunakan .....	87
<b>Gambar 5. 20</b>	Peta Jadwal Rute 1 Angkutan Wisata Hari Kerja (Weekday) .....	97
<b>Gambar 5. 21</b>	Peta Jadwal Rute 1 Angkutan Wisata Hari Libur (Weekend) ...	100
<b>Gambar 5. 22</b>	Peta Jadwal Rute 2 Angkutan Wisata Hari Kerja (Weekday) ...	102
<b>Gambar 5. 23</b>	Peta Jadwal Rute 2 Angkutan Wisata Hari Libur (Weekend) ...	105
<b>Gambar 5. 24</b>	WTP Angkutan Wisata .....	118

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 LATAR BELAKANG**

Transportasi merupakan sektor yang memegang peranan penting dan strategis dalam mendukung terlaksananya berbagai kegiatan, diantaranya adalah kegiatan pelayanan, perekonomian, pariwisata, dan lain sebagainya. Peranan transportasi dalam kehidupan sehari-hari dilihat dari pergerakan masing-masing orang menuju tempat yang mereka inginkan pada waktu tertentu dan demikian seterusnya. Peran transportasi yang cukup besar perlu ditunjang dengan adanya peningkatan kualitas pelayanan memadai.

Aktivitas kepariwisataan bergantung pada transportasi dan komunikasi. Faktor jarak dan waktu mempengaruhi keinginan orang untuk melakukan perjalanan wisata. transportasi menyebabkan pertumbuhan pariwisata yang sangat pesat sekali. Kemajuan fasilitas transportasi mendorong kemajuan kepariwisataan dan sebaliknya peningkatan yang terjadi dalam industri pariwisata dapat menciptakan permintaan akan transportasi yang dapat memenuhi kebutuhan wisatawan.

Berdasarkan data kependudukan tahun 2020, jumlah penduduk Kabupaten Padang Pariaman adalah sebanyak 434.649 jiwa dengan rincian 107.664 Kepala Keluarga yang terdiri dari 216.961 orang laki-laki dan 217.688 perempuan. Jumlah tersebut menunjukkan penambahan yang tidak terlalu signifikan dari data kependudukan tahun 2019 sebanyak 431.224 jiwa (Badan Pusat Statistik Padang Pariaman 2021).

Perkembangan pariwisata di Kabupaten Padang Pariaman kian berkembang cukup pesat, hal ini terlihat dari kunjungan wisatawan setiap tahunnya. Jumlah wisatawan yang berkunjung ke Kabupaten Padang Pariaman tahun 2020 lalu adalah sebesar 208.808 orang untuk wisatawan domestik, dan 64 orang untuk wisatawan mancanegara. (Badan Pusat Statistik Padang Pariaman 2021).

Wisata yang sangat terkenal di Kabupaten Padang Pariaman adalah wisata pantai nya seperti Pantai Ketaping, Pantai Tiram Ulakan, Pantai Ulakan Tapakis, serta juga terdapat Wisata Religi Masjid Syeikh Burhanuddin, Wisata Kuliner Pasa Pauh Kamar, Panorama Puncak Kiambang. Selain wisata pantai juga terdapat beberapa objek wisata pemandian yang menyejukkan dimana sumber air nya berasal dari Gunung Tandikek yakni Pemandian Lubuak Bonta Sicincin dan Malibou Anailand.

Karena sejatinya untuk menuju daerah tarikan wisata sudah seharusnya terhubung langsung dengan transportasi sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak suatu perjalanan wisata. Dalam hal ini, perencanaan angkutan wisata ini sebagai titik fokus pengembangan karena sampai saat ini belum tersedianya penentuan rute/trayek, belum adanya armada dan pola pengoperasian, serta penjadwalan yang khusus melayani angkutan wisata.

Kondisi diatas mendorong perlunya penggalian potensi kepariwisataan yang salah satu upaya untuk membantu terwujudnya kegiatan tersebut dengan pengembangan sistem pelayanan wisata. Termasuk dalam hal ini kelancaran lalu lintas pada akses menuju kawasan obyek wisata. Pengembangan sistem pelayanan wisata dapat dilakukan melalui kegiatan perencanaan sistem transportasi atau lebih tepatnya perencanaan angkutan yang memadai.

Berdasarkan latar belakang masalah, identifikasi masalah serta rumusan masalah diatas sehingga judul yang diambil dalam penelitian ini adalah **"PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN"**

## **1.2 IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan hasil penelitian sementara permasalahan di kawasan wisata Kabupaten Padang Pariaman adalah :

1. Belum tersedianya pelayanan angkutan kawasan wisata untuk menuju objek-objek wisata yang ada di Kabupaten Padang Pariaman.
2. Saat ini belum adanya rute yang efektif serta belum tersedianya pengoperasian dan penjadwalan angkutan umum dalam pelayanan angkutan kawasan wisata.
3. Para wisatawan menggunakan angkutan pribadi maupun sewa untuk menuju ke lokasi wisata
4. Belum tersedianya sarana fisik, penjadwalan, tarif serta informasi terkait operasional angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman.

## **1.3 RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan masalah diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan utama yang akan dikaji yaitu :

1. Bagaimana potensi Demand untuk angkutan kawasan wisata yang dapat dikembangkan untuk Kabupaten Padang Pariaman ?
2. Bagaimana menentukan suatu rute yang ideal untuk angkutan kawasan wisata di Kabupaten Padang Pariaman ?
3. Bagaimana menentukan jenis kendaraan yang digunakan, sistem operasional dan penjadwalan sesuai keinginan dan kebutuhan yang akan dilakukan agar memenuhi wisatawan di Kabupaten Padang Pariaman ?
4. Bagaimana penentuan tarif, besarnya biaya operasional kendaraan (BOK) dan ATP WTP untuk pengoperasian angkutan kawasan wisata di Kabupaten Padang Pariaman ?

## **1.4 MAKSUD DAN TUJUAN**

### **1. MAKSUD**

Perencanaan Angkutan Menuju Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman dimaksudkan untuk melakukan suatu perencanaan angkutan dengan destinasi objek wisata yang ditujukan untuk mengatasi dari kesulitan wisatawan yang ingin berkunjung ke objek-objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman serta untuk pengembangan sektor pariwisata melalui sub sektor transportasi darat yang saling berinteraksi.

### **2. TUJUAN**

Dari maksud penelitian diketahui bahwa tujuan utama dari penelitian ini adalah melakukan perencanaan pengoperasian Angkutan Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman dengan harapan angkutan wisata tersebut mampu melayani kebutuhan wisata masyarakat. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk :

1. Untuk mengetahui potensi dari permintaan wisatawan akan pelayanan Angkutan Kawasan Wisata.
2. Untuk menentukan rute ideal yang dilalui angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman.
3. Untuk menentukan jenis kendaraan yang digunakan, sistem operasional dan penjadwalan yang optimal angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman.
4. Untuk menganalisa besarnya biaya operasional kendaraan (BOK), menentukan tarif dan ATP WTP untuk pengoperasian angkutan pariwisata di Kabupaten Padang Pariaman.

## 1.5 BATASAN MASALAH

Adapun batasan masalah dalam penulisan ini dilakukan untuk mempermudah dalam pengumpulan data, analisis, serta pengolahan data yang lebih lanjut yakni sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian dilakukan di 4 Kecamatan dengan 7 Objek Wisata yaitu Wisata Pantai Ketaping, Wisata Pantai Tiram, Kawasan Wisata Religi Masjid Syekh Burhanuddin, Wisata Kuliner Los Lambuang Pasa Pauah Kamba, Panorama Puncak Kiambang, Pemandian Lubuak Bonta Sicincin, Malibou Anailand.
2. Penentuan potensi *Demand* dilakukan berdasarkan data jumlah wisatawan di Kabupaten Padang Pariaman.
3. Menggunakan Standar Pelayanan Minimum (SPM) angkutan umum.
4. Penentuan tarif berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).
5. Penelitian ini tidak sampai dengan pembahasan analisis pola pembiayaan.

## BAB II

### GAMBARAN UMUM

#### 2.1 KONDISI GEOGRAFIS

Posisi geografi, Kabupaten Padang Pariaman terletak antara  $0^{\circ}19'15,68''$  –  $0^{\circ}48'59,868''$  Lintang Selatan dan antara  $99^{\circ}57'43,325''$  –  $100^{\circ}27'28,94''$  Bujur Timur, dengan luas wilayah sekitar  $1.343,09 \text{ km}^2$  dan panjang garis pantai  $42,11 \text{ km}^2$ . Luas daratan daerah ini setara dengan 3,15 persen dari luas daratan wilayah Provinsi Sumatra Barat.

**Tabel II. 1** Batas Wilayah Kabupaten Padang Pariaman

No	Uraian	Batas Wilayah	
		Letak Lintang	Keterangan
1	Sebelah Utara	$0^{\circ}19' \text{ LS}$	Kab. Agam
2	Sebelah Selatan	$0^{\circ}48' \text{ LS}$	Kota Padang
3	Sebelah Barat	$99^{\circ}57' \text{ BT}$	Kota Pariaman dan Samudera Hindia
4	Sebelah Timur	$100^{\circ}27' \text{ BT}$	Kab. Solok dan Kab. Tanah Datar

*Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Padang Pariaman, 2021*

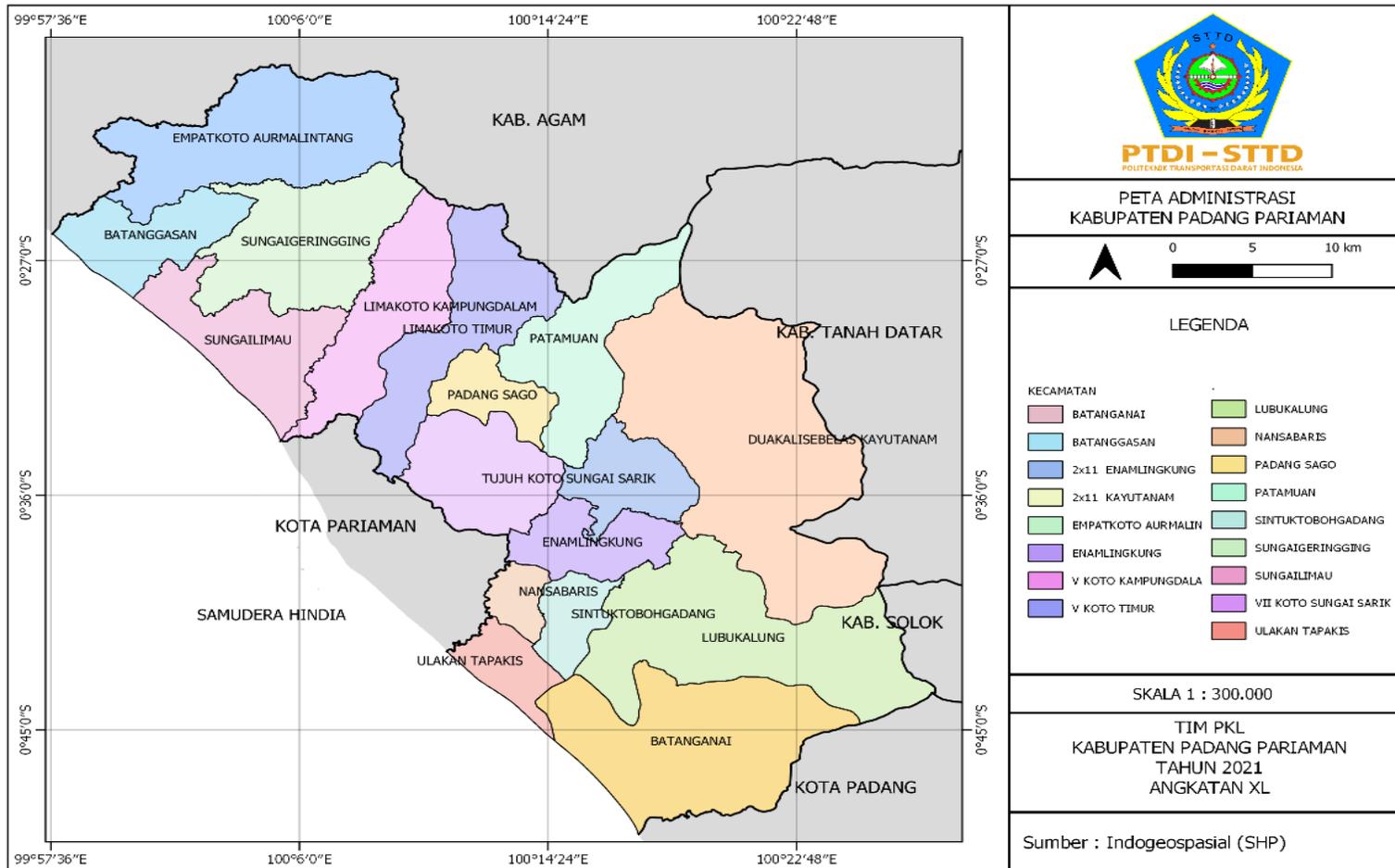
Kabupaten Padang Pariaman memiliki luas  $1.343,09 \text{ km}^2$  dengan jumlah penduduk pada tahun 2020 sebesar 434.649 jiwa. Kabupaten Padang Pariaman terbagi menjadi 17 Kecamatan dan 103 Nagari/ Desa. (Badan Pusat Statistik Padang Pariaman 2021) .

Luasan dan jumlah Nagari untuk setiap kecamatan yang terlingkup dalam wilayah Kabupaten Padang Pariaman tersebut dapat dilihat pada dibawah

**Tabel II. 2** Luas Wilayah Kabupaten Padang Pariaman

No	Kecamatan	Luas Wilayah/ Area ( Km <sup>2</sup> )		Jumlah Nagari
		(Km <sup>2</sup> )	%	
1	2 x 11 Enam Lingkung	36,25	2,7	3
2	2 x 11 Kayu Tanam	228,7	17,0	4
3	Batang Anai	180,36	13,4	8
4	Batanggasan	40,31	3	3
5	Enam Lingkung	39,2	2,9	5
6	IV Koto Aur Malintang	127,43	9,5	5
7	Lubuk Alung	111,63	8,3	9
8	Nan Sabaris	29,12	2,2	9
9	Padang Sago	32,06	2,4	6
10	Patamuan	48,86	3,6	6
11	Sintuk Toboh Gadang	25,56	1,9	5
12	Sungai Geringging	99,35	7,4	4
13	Sungai Limau	70,38	5,2	4
14	Ulakan Tapakis	38,85	2,9	8
15	V Koto Kampung Dalam	61,41	4,6	8
16	V Koto Timur	64,8	4,8	4
17	VII Koto Sungai Sariak	90,93	6,8	12

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Padang Pariaman, 2021



Sumber : TIM PKL Padang Pariaman, 2021

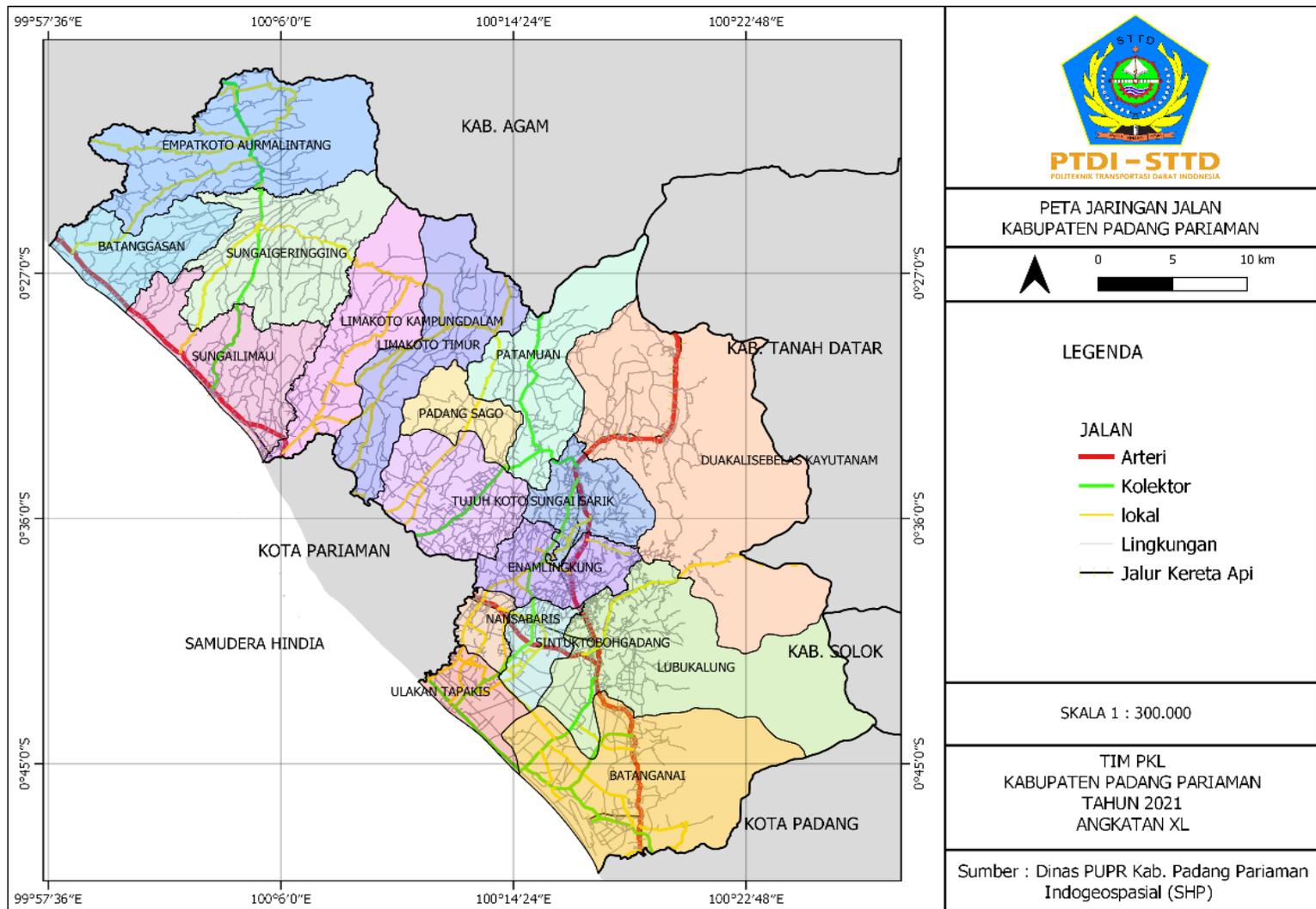
**Gambar 2. 1** Peta Administrasi Kabupaten Padang Pariaman

Jalan adalah salah satu prasarana penting yang harus ada diwujudkan demi kelancaran proses pembangunan dan perekonomian suatu daerah. Hal ini juga berlaku di Kabupaten Padang Pariaman. Pembangunan jalan adalah hal wajib dilakukan agar terciptanya pemerataan pembangunan dan terwujudnya kesejahteraan bersama. Jalan yang ada di Kabupaten Padang Pariaman memiliki beberapa karakteristik. Jalan dikelompokkan dalam klasifikasi menurut fungsinya. Klasifikasinya yang digunakan adalah sebagai berikut:

**Tabel II. 3** Klasifikasi Jalan di Kabupaten Padang Pariaman

<b>No</b>	<b>Klasifikasi Jalan</b>	<b>Panjang Jalan (Meter)</b>	<b>Panjang Jalan (Km)</b>
1	Jalan Arteri	46.093,68	46,094
2	Jalan Kolektor	88.204,66	88,205
3	Jalan Lokal	306.533,87	306,534
4	Jalan Setapak	86.148,54	86,149
5	Jalan Lain	1.867.022,94	1.867,023
6	Total	2.394.003,68	2.394,004

dapat diketahui bahwa jalan arteri memiliki panjang sekitar 46.094 km jalan kolektor memiliki panjang sekitar 88.205 km; jalan lokal memiliki panjang sekitar 306.534 km; jalan setapak memiliki panjang 86.149 km dan jalan lainnya memiliki panjang 1.867.023 km. Keseluruhan panjang jalan yang ada di Kabupaten Padang Pariaman adalah 2.394,004 km.



Sumber : TIM PKL Padang Pariaman, 2021

**Gambar 2. 2** Peta Jaringan Jalan Kabupaten Padang Pariaman

Kabupaten Padang Pariaman dilayani oleh beberapa angkutan umum meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Angkutan Umum Dalam Trayek di Kabupaten Padang Pariaman dilayani oleh Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan Angkutan Pedesaan. Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek di Kabupaten Padang Pariaman yaitu Taksi.

### 2.1.1 Angkutan Umum Dalam Trayek

#### a. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek. Angkutan AKAP yang melintas, sebagian besar menaik – turunkan penumpang di dalam terminal tipe C yaitu terminal Sungai Limau.



**Gambar 2. 3** Angkutan Antar Kota Antar Provinsi

#### b. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Angkutan AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek (PM No.98, 2013). Berdasarkan penjelasan di atas, maka Angkutan AKDP ini merupakan kendaraan yang melayani rute perjalanan dari dalam Kabupaten Padang Pariaman menuju luar Kabupaten Padang Pariaman tetapi dalam

lingkup Provinsi Sumatera Barat.



**Gambar 2. 4** Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi

c. Angkutan Pedesaan

Angkutan Pedesaan adalah angkutan umum dari suatu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten menggunakan mobil penumpang umum yang terkait dalam trayek.



**Gambar 2. 5** Angkutan Pedesaan

2.1.2 Angkutan Paratransit (Pendukung)

a. Ojek

Ojek berperan penting dalam mobilitas masyarakat terutama untuk daerahdaerah yang tidak dilayani oleh angkutan umum. Sampai saat ini belum tersedia peraturan undang-undang yang mengatur bahwa ojek bukan angkutan umum. Namun pada kenyataannya orang-orang lebih banyak memilih untuk menggunakan ojek karena

mudahnya akses ke wilayah-wilayah yang belum terlayani oleh angkutan umum. Untuk penumpang yang diangkut umumnya berjumlah satu orang. Keberadaan ojek ini juga merupakan salah satu sumber lapangan pekerjaan masyarakat Kabupaten Padang Pariaman sehingga ojek masih aktif beroperasi. Tarif yang dikenakan kepada penumpang didasarkan pada jarak dan kesepakatan antara pengemudi ojek dengan penumpang.



**Gambar 2. 6** Ojek

b. Becak

Becak merupakan angkutan umum tidak dalam trayek. Becak memiliki kapasitas angkut 2 orang. Tarif yang digunakan adalah sistem tawar – menawar antara sopir dengan penumpangnya. Keberadaan Becak di Kabupaten Padang Pariaman masih banyak digunakan, terutama di daerah pasar, sehingga memungkinkan untuk penumpang menuju rumah menggunakan becak.



**Gambar 2. 7** Becak

c. Bendi

Bendi merupakan sarana transportasi tradisional di Kabupaten Padang Pariaman. Bendi memiliki karakter yang mempunyai ciri khas tersendiri. Memiliki kapasitas angkut 4 orang. Bendi biasanya beroperasi di tempat-tempat wisata.

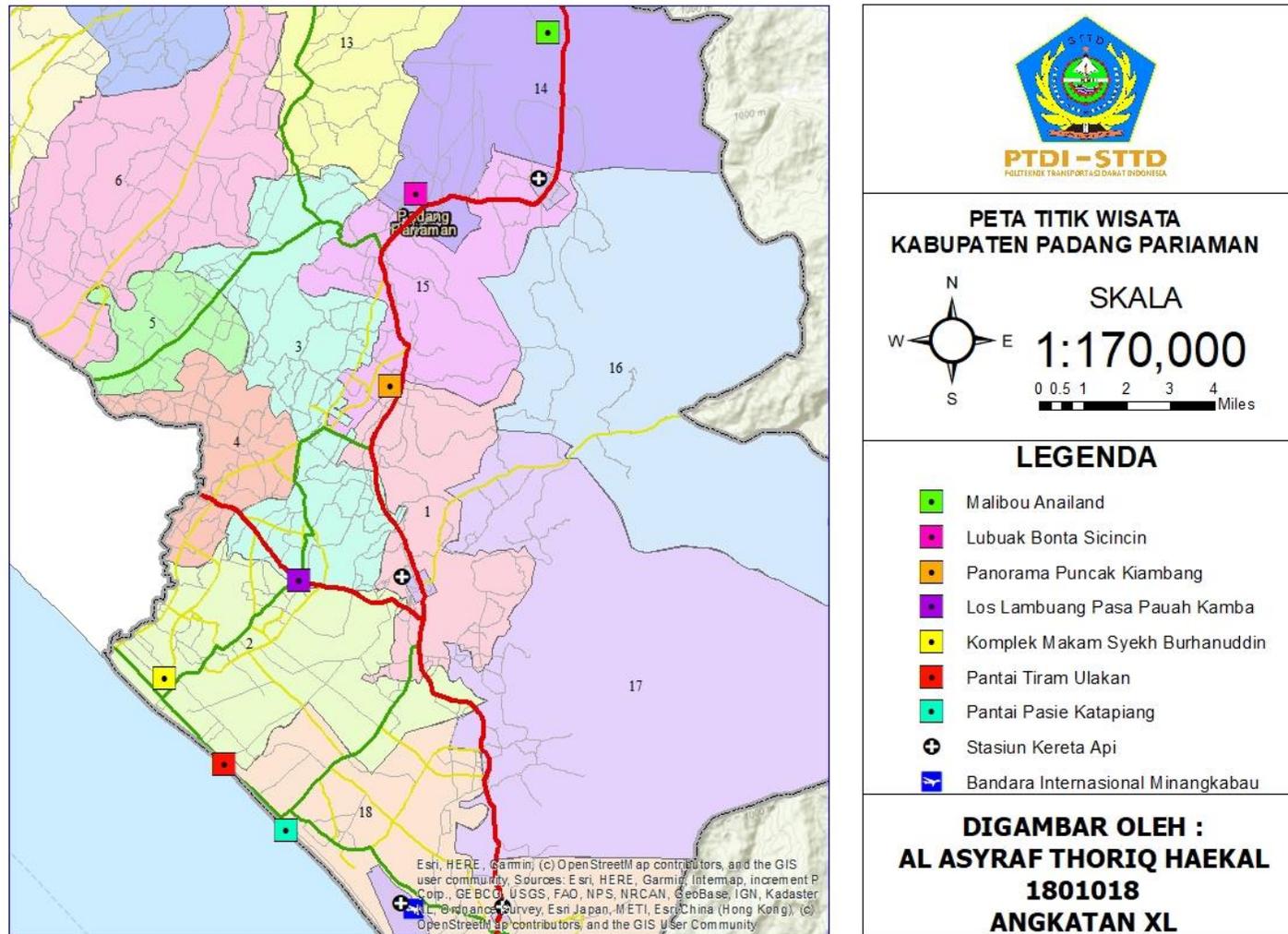


**Gambar 2. 8** Bendi

## **2.2 KONDISI WILAYAH KAJIAN**

Kabupaten Padang Pariaman merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Sumatera Barat yang memiliki banyak lokasi yang dapat dijadikan sebagai objek wisata, baik itu wisata alam maupun wisata buatan yang potensial untuk dikembangkan.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Padang Pariaman tahun 2020-2040 saat ini kawasan untuk pariwisata di Kabupaten Padang Pariaman dengan luas 133 hektar berada di Kecamatan 2x11 Kayu Tanam dan Kecamatan Ulakan Tapakis, yang merupakan kawasan pariwisata dari rencana pengembangan jenis wisata yang dikembangkan oleh Kabupaten Padang Pariaman. terdiri dari Jenis Wisata Budaya dan Sejarah, Jenis Wisata Alam, dan Jenis Wisata Buatan. Kawasan Wisata Malibou Anai dan sekitarnya di Kecamatan 2x11 Kayu Tanam serta Kawasan Wisata Pantai di Kecamatan Ulakan Tapakis menjadi Kawasan Strategis Kabupaten dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi.



**Gambar 2. 9** Peta Objek Wisata di Kabupaten Padang Pariaman

### 2.2.1 Pantai Pasie Katapiang

Nama lain dari pantai ini adalah Pantai Ampek Karambie, berlokasi tidak jauh dari Bandara Internasional Minangkabai (BIM), Tepatnya berada di Nagari Ketaping, Kecamatan Batang Anai, Provinsi Sumatera Barat.

Pantai Pasie Katapiang menyajikan pemandangan alam yang indah ditepi pantai yang bersih dan nyaman dengan udaranya yang sejuk dan angin menghembus sepoi-sepoi. Pantai ini sangat cocok untuk wisatawan yang suka akan memanjakan diri dan sekedar refreshing dari rutinitas sehari-hari. Suasana yang tenang ini akan wisatawan dapatkan di Pantai Pasie Katapiang yang ada di Kabupaten Padang Pariaman ini.

Pantai Pasie Katapiang juga menyajikan wisata kuliner yang sangat khas. Yaitu Sate Lokan Ketaping yang sangat ikonik untuk berwisata kuliner di Pantai Pasie Katapiang.



**Gambar 2. 10** Pantai Pasie Katapiang

### 2.2.2 Pantai Tiram

Secara administratif Pantai Tiram Ulakan terletak di Kecamatan Ulakan Tapakis, dengan luas sekitar 10,5 Hektar serta memiliki hamparan pasir memanjang. Pantai Tiram Ulakan berjarak 12 Kilometer dari Bandara Internasional Minangkabau (BIM).

Pantai Tiram Ulakan memiliki keunikan yang akan memanjakan wisatawan, Pantai ini memiliki panorama yang menyejukkan mata, hamparan pasir putih dan juga jejeran pohon pinus menambah keasrian dari Pantai Tiram Ulakan. Pantai Tiram Ulakan juga menyediakan gazebo untuk wisatawan dalam melepas penat sembari menikmati keindahan pantai, dan juga beberapa hammock yang dipasang diantara pohon pinus untuk wisatawan bersantai-santai menikmati Pantai Tiram Ulakan dengan angin sepoi-sepoi. Selain wisata pantai, Pantai Tiram Ulakan juga menyediakan wisata kuliner. dengan dipadukan kelezatan kuliner dengan citarasa khas masakan Minangkabau seperti Gulai Ikan, Ikan Kerapu Bakar, Dendeng Batokok, Rendang Lokan, Kepiting Saos Padang dan berbagai olahan seafood untuk wisatawan memanjakan lidahnya dengan masakan khas Minangkabau.



**Gambar 2. 11** Pantai Tiram Ulakan

### 2.2.3 Wisata Religi Komplek Makam Syekh Burhanuddin

Wisata Religi Makam Syekh Burhanuddin terletak dikawasan Masjid Raya Syekh Burhanuddin, Ulakan Kabupaten Padang Pariaman. Kawasan Makam Syekh Burhanuddin sering dituju untuk wisatawan untuk mengenang jasa dan perjuangan Syekh Burhanuddin dalam menyebarkan Islam di Sumatera Barat. Makam Syekh Burhanuddin menjadi tempat wisatawan untuk melakukan ziarah kubur untuk para jama'ah Tarekat Syattariyah.

Setiap tahunnya terdapat suatu tradisi dikawasan Wisata Religi Makam Syekh Burhanuddin ini yang dikunjungi banyak wisatawan, yakni Tradisi Basapa. Tradisi Basapa merupakan suatu kegiatan yang dilakukan sebagai ungkapan penghormatan pada makam syekh atau syekh guru masyarakat atas jasa nya menyebarkan ajaran Islam di tanah Minangkabau. Tradisi Basapa diawali dengan berdoa bersama di Makam Syekh Burhanuddin yang selanjutnya melakukan sholat berjamaah dan zikir bersama.



**Gambar 2. 12** Masjid Agung Syekh Burhanuddin

#### 2.2.4 Wisata Kuliner Los Lambuang Pasa Pauah Kamba

Pasa Pauah Kamba terletak di Nagari Pauh Kamba, Kecamatan Nan Sabaris, Kabupaten Padang Pariaman. Pasa Pauah Kamba sama dengan pasar-pasar pada umumnya dimana menjadi tempat transaksi jual beli dan tawar menawar dari penjual kepada pembeli.

Terdapat kawasan wisata kuliner di Pasa Pauah Kamba ini yang dimana kelompok pedagang kuliner berkumpul pada satu kios lepas yang bernama Wisata Kuliner Los Lambuang Pasa Pauah Kamba. Los Lambuang merupakan suatu nama di daerah Sumatera Barat yang merupakan tempat berjualan makanan atau kuliner. Setiap Los Lambuang memiliki wisata kuliner ikonik nya masing-masing. Untuk Wisata Kuliner Los Lambuang Pasa Pauah Kamba menyajikan

berbagai kuliner khas Padang Pariaman yang dimana hanya bias didapatkan di Los Lambuang Pasa Pauah Kamba seperti:, Katupek Gulai Tunjang, Katupek Kuah Cancang, Sate Pical, Tunjang Usus, Katupek Pitalah Gulai Sayua Paku, Katupek Gulai Cubadak Padeh, dan sebagainya. Selain itu juga tersedia berbagai minuman khas Los Lambuang sebagai pelepas dahaga seperti Es Cindua Ramas, Es Campua Pariaman, Es Tebak, dan sebagainya. Banyaknya berbagai macam kuliner khas Minangkabau di Kawasan Wisata Kuliner Los Lambuang Pasa Pauah Kamba menjadi daya tarik wisatawan untuk berkunjung mencicipi hidangan khas Minangkabau yang hanya terdapat di Los Lambuang Pasa Pauah Kamba.



**Gambar 2. 13** Katupek Pitalah Gulai Tunjang

### 2.2.5 Panorama Puncak Kiambang

Salah satu objek wisata yang populer di Kabupaten Padang Pariaman adalah Panorama Alam Puncak Kiambang. Terletak di Nagari Lubuk Pandan, Kecamatan 2x11 Enam Lingkung menyajikan pemandangan alam dari atas puncak.

Salah satu objek wisata yang memiliki keindahan alam menjadi salah satu daya Tarik wisatawan untuk mengunjungi Panorama Puncak Kiambang, lokasi yang berada di kaki Bukit Barisan memberikan hawa dan suasana sejuk di kawasan Puncak Kiambang ini. Wisatawan dapat menyaksikan hamparan sawah yang luas dan pesona dari Gunung Tandikek dari Panorama Puncak Kiambang ini.

Selain itu juga terdapat beberapa gazebo untuk dinikmati wisatawan. Pada Panorama Puncak Kiambang ini terdapat rumah makan yang dapat dikunjungi wisatawan untuk berwisata kuliner.



**Gambar 2. 14** Panorama Puncak Kiambang

### 2.2.6 Pemandian Lubuak Bonta Sicincin

Pemandian alam Lubuak Bonta Sicincin terletak di Korong Tarok, Nagari Kapalo Hilalang, Kecamatan 2x11 Kayu Tanam. Berlokasi di Jalan Raya Padang-Bukittinggi Pemandian Lubuak Bonta merupakan salah satu lokasi objek wisata yang masih terjaga keasriannya. Pemandian Lubuak Bonta bersumber dari mata air

Gunung Tandikek.

Pemandian Lubuak Bonta terdapat air terjun mini dan terdiri dari dua kolam utama. Salah satu kolam terletak dibagian bawah dengan kedalaman 1-5 meter dan kolam lainnya di bagian atas yang tidak terlalu dalam yakni hanya 20 centimeter. Aliran air Pemandian Lubuak Bonta pun juga tenang sehingga tidak terlalu membahayakan keselamatan wisatawan ketika berenang. Selain airnya yang jernih objek wisata Pemandian Lubuak Bonta juga didukung udaranya yang sejuk yang terletak di pinggang Gunung Tandikek menjadikan objek wisata Pemandian Lubuak Bonta salah satu pilihan wisatawan untuk berlibur.

Tidak jauh dari kawasan Pemandian Lubuak Bonta terdapat kawasan perbukitan yang dapat dikunjungi wisatawan untuk menyaksikan panorama alam dan pemandangan laut lepas. Di kawasan ini juga terdapat beberapa kedai kopi yang dapat dinikmati wisatawan untuk menghangatkan tubuh dengan menyeruput kopi yang hangat disekitar kolam Pemandian Lubuak Bonta. Selain itu juga terdapat area perkemahan bagi wisatawan untuk bermalam disekitar Pemandian Lubuak Bonta. Suasana alam yang alami serta adanya air yang bersih dan jernih ini, tentunya dapat membuat wisatawan nyaman dan betah untuk berlama-lama.



**Gambar 2. 15** Pemandian Lubuak Bonta Sicincin

### 2.2.7 Malibou Anailand

Malibou Anailand adalah suatu komplek kawasan rekreasi dimana terdapat Pemandian Tirta Alami, Lapangan Golf, dan Villa untuk bermalam. Malibou Anailand terletak di Nagari Kandang Ampek, Kecamatan 2x11 Kayu Tanam. Luas Kawasan Malibou Anailand adalah seluas 400 ha yang terletak di kaki Gunung Tandikat memberikan suhu yang sejuk dan juga sangat nyaman untuk dikunjungi wisatawan.

Terdapat berbagai fasilitas-fasilitas yang ditawarkan oleh Malibou Anailand untuk wisatawan. Dimulai dari Akomodasi, Malibou Anailand memiliki 8 unit Villa, Wisma Tandikek, Club House, Aula Balairung Anai, Area Camping Ground yang dikelilingi oleh pemandangan indah serta udara sejuk khas pegunungan.

Kemudian ada Zona Puncak Anai yaitu panorama yang terletak di puncak bukit Kandang Ampek dengan air mancur murni alami dari mata air Pegunungan Tandikek, di Zona Puncak Anai ini terdapat beberapa wahana permainan outbound seperti flying fox, skybike, baon air, perahu, permadani, area panahan dan juga kolam pancing. Selanjutnya ada Zona Tirta Alami yang merupakan objek wisata kolam pemandian dengan air terjun berundak yang berasal dari mata air Gunung Tandikek. Zona Tirta Alami memiliki 4 kolam dewasa dan 2 kolam anak-anak yang ditata dengan bebatuan alam, dilokasi Zona Tirta Alami juga tersedia wahana panahan untuk menguji ketangkasan.

Kemudian ada objek wisata Taman Baringin Kamba dimana objek wisata ini menyediakan fasilitas berupa taman baning/taman kura-kura, area panahan, trampoline, sepeda, taman bunga, dan golf driving.

Dan yang terakhir di Malibou Anailand juga terdapat Tracking Area dimana area khusus yang disiapkan untuk wisatawan menguji adrenalin seperti high rope, adventure track berupa komodo (untuk offroad) dan ATV (untuk downhill track) serta fun bike/ mountain bike yang dimana seluruhnya melintasi kawasan hutan dan padang rumput yang luas.



**Gambar 2. 16** Kawasan Tirta Alami Malibou Anailand

Berdasarkan data Dinas Pariwisata Pemuda dan Olahraga Kabupaten Padang Pariaman tahun 2020 wisatawan yang mengunjungi Kabupaten Padang Pariaman sedikit mengalami penurunan akibat imbas dari pandemi CoVid-19 yang mengakibatkan dikurangnya jumlah aktivitas masyarakat untuk mencegah penularan. Saat ini Kabupaten Padang Pariaman tengah bersiap untuk kembali memulihkan keadaan seperti semula dengan menerapkan sistem new normal yang dimana salah satunya bertujuan untuk kembali meningkatkan jumlah wisatawan baik itu wisatawan domestik ataupun wisatawan mancanegara yang akan mengunjungi berbagai objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman.

**Tabel II. 4** Data Jumlah Kunjungan Wisatawan Kabupaten Padang

Tahun Years	Domestik (Orang) Domestic (Persons)	Manca Negara (Orang) Foreign (Persons)	Keterangan Explanation
(1)	(2)	(3)	(4)
1999	1 184 010	7 283	Tidak Berbayar
2000	1 190 233	7 417	Tidak Berbayar
2001	584 115	475	Tidak Berbayar
2002	595 050	460	Tidak Berbayar
2003	593 450	478	Tidak Berbayar
2004	2 573 625	6 383	Tidak Berbayar
2005	5 216 753	12 621	Tidak Berbayar
2006	5 320 420	12 740	Tidak Berbayar
2007	5 402 892	12 014	Tidak Berbayar
2008	2 712 560	419	Tidak Berbayar
2009	3 563 313	586	Tidak Berbayar
2010	3 764 523	5 321	Tidak Berbayar
2011	3 963 423	5 432	Tidak Berbayar
2012	4 141 594	5 703	Tidak Berbayar
2013	4 287 653	5 952	Tidak Berbayar
2014	4 158 422	4 257	Tidak Berbayar
2015	4 396 731	4 851	Tidak Berbayar
2016	4 118 724	4 507	Tidak Berbayar
2017	4 201 094	4 597	Tidak Berbayar
2018	4 345 107	4 370	Tidak Berbayar
2019	395 904	886	Berbayar
2020	208 808	64	Berbayar

Sumber : Dinas Pariwisata Pemuda dan Olahraga Kab. Padang Pariaman

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 LANDASAN TEORI DAN NORMATIF**

##### **1. Pariwisata**

Pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata yang didukung oleh fasilitas serta layanan yang disediakan masyarakat, pengusaha, pemerintah dan pemerintah daerah. (UU No 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata 2009). Menurut World Tourism Organization (WTO) dalam (Pitana 2009), dijelaskan pariwisata adalah kegiatan seseorang yang bepergian ke atau tinggal di suatu tempat di luar lingkungannya yang biasa dalam waktu tidak lebih dari satu tahun secara terus menerus, untuk kesenangan, bisnis ataupun tujuan lainnya. Menurut (Wahab 1992) pariwisata adalah salah satu dari industri gaya baru yang mampu menyediakan pertumbuhan ekonomi yang cepat dalam hal kesempatan kerja, pendapatan, taraf hidup, dan mengaktifkan sektor produksi lain di dalam negara penerima wisatawan

##### **2. Wisatawan**

Wisatawan adalah seseorang atau kelompok yang melakukan perjalanan ke tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam jangka waktu sementara. (UU No 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata). Wisatawan adalah orang – orang yang sedang mengadakan perjalanan dalam waktu minimal 24 jam dan maksimal tiga bulan ke suatu negeri yang bukan negeri dimana ia tinggal atau setiap orang yang mengunjungi suatu Negara dengan tujuan untuk tidak menetap atau bekerja tetap, dan membiarkan uangnya di tempat tersebut dengan uang yang diperoleh di tempat lain (Musaneff 1996).

Menurut (Soedarso 2014) wisatawan dibedakan menjadi beberapa jenis, yaitu wisatawan nusantara (Wisnus), wisatawan nasional (Wisnas), wisatawan mancanegara (Wisman). Wisatawan nusantara adalah wisatawan yang melakukan perjalanan wisata di dalam negara Indonesia. Wisatawan nasional adalah wisatawan yang melakukan perjalanan wisata ke luar negara. Wisatawan mancanegara adalah wisatawan yang melakukan perjalanan wisata berasal dari negara lain.

### 3. Objek dan Daya Tarik Wisata

Pengertian objek wisata menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 24/1979 adalah perwujudan dari pada ciptaan manusia, tata hidup, seni budaya, serta sejarah bangsa atau keadaan alam yang mempunyai daya tarik wisata bagi wisatawan untuk dikunjungi, sedangkan daya tarik atau atraksi wisata adalah semua yang diciptakan manusia berupa penyajian kebudayaan tari-tarian, kesenian rakyat, upacara adat, dan lain-lain.

Menurut undang-undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, daya tarik wisata adalah segala sesuatu yang memiliki keunikan, keindahan, dan nilai yang berupakeanekaragaman kekayaan alam, budaya, dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau tujuan kunjungan wisatawan.

### 4. Wisata Pantai

Aktivitas wisata pantai diartikan sebagai sebuah kegiatan untuk menghabiskan waktu di pantai. wisata pantai berarti sebuah kegiatan yang dilakukan secara sendiri atau bersama-sama untuk beraktifitas sekaligus menikmati indahny suasana di sekitar pantai.

Pantai adalah perbatasan antara darat dan laut, sedangkan laut adalah kumpulan air dalam jumlah banyak yang membagi daratan atas benua-benua dan pulau-pulau. Jadi wisata pantai dapat diartikan sebagai wisata yang memanfaatkan potensi sumber daya alam pantai beserta komponen pendukungnya, baik alam maupun buatan atau

gabungan keduanya.

#### 5. Kawasan Pariwisata

Kawasan pariwisata adalah kawasan yang memiliki fungsi utama pariwisata yang mempunyai pengaruh penting dalam satu atau lebih aspek, seperti pertumbuhan ekonomi, sosial budaya dan pemberdayaan sumberdaya alam.

#### 6. Angkutan

Menurut Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa angkutan merupakan sebuah kegiatan perpindahan orang/barang dari suatu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Angkutan terbagi menjadi dua jenis yaitu angkutan orang dan angkutan barang. Angkutan orang memiliki pembagian lebih rinci, yakni angkutan umum dalam trayek dan tidak dalam trayek.

Angkutan (transport) pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan tujuan membantu orang atau sekelompok orang untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asalnya menuju tempat tujuannya. (Warpani 2002)

#### 7. Angkutan Wisata

Pelayanan angkutan pariwisata diselenggarakan dengan ciri- ciri sebagai berikut (PM 117 Tahun 2018)

- a. Mengangkut wisatawan
- b. Pelayanan angkutan dari dan ke daerah tujuan wisata
- c. Tidak masuk terminal
- d. Pembayaran tarif berdasarkan waktu penggunaan kendaraan sesuai dengan perjanjian antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan

- e. Tidak boleh digunakan selain keperluan wisata
- f. Tidak terjadwal
- g. Wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

## 8. Aksesibilitas Pariwisata

Aksesibilitas pariwisata merupakan semua jenis sarana dan prasarana transportasi yang mendukung pergerakan wisatawan dari wilayah asal wisatawan ke destinasi pariwisata maupun pergerakan di dalam wilayah destinasi pariwisata dalam kaitan dengan motivasi kunjungan wisata. (PP 50 Tahun 2011)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum Pasal 31 yang mengatakan bahwa:

- a) Pelayanan angkutan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf c, merupakan pelayanan angkutan dari dan ke daerah-daerah wisata yang tidak dibatasi oleh wilayah administratif, atau untuk keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, antara lain untuk keperluan keluarga dan social
- b) Pelayanan angkutan pariwisata diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:
  - 1. mengangkut wisatawan atau rombongan,
  - 2. pelayanan angkutan dari dan ke daerah tujuan wisata atau tempat lainnya,
  - 3. dilayani dengan mobil bus,
  - 4. tidak masuk terminal.
- c) Mobil bus yang dioperasikan untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
  - 1. Dilengkapi label dan sticker yang bertuliskan "PARIWISATA" yang dilekatkan secara permanen pada kaca depan kiri dan kaca belakang kanan mobil bus,
  - 2. Dilengkapi logo perusahaan, nama perusahaan dan nomor urut

kendaraan yang dilekatkan secara permanen pada dinding kiri dan kanan mobil bus, Dilengkapi tulisan "ANGKUTAN PARIWISATA" yang dilekatkan secara permanen pada dinding kiri dan kanan mobil bus.

#### 9. Penentuan Rute

Dalam merencanakan rute trayek, pendekatan dilakukan dengan mempertimbangkan zona asal dan tujuan wisatawan, yaitu permintaan yang paling banyak dan disesuaikan dengan jaringan lainnya, sesuai dengan Peraturan Menteri No.15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Dalam Trayek dengan mempertimbangkan:

- a. Perkiraan bangkitan dan tarikan perjalanan pada setiap zona;
- b. Kelas jalan.

#### 10. Pola Sebaran Gerakan

Pola pergerakan dalam sistem transportasi sering dijelaskan dalam bentuk arus pergerakan (kendaraan, penumpang, barang). Arus pergerakan tersebut mempunyai arah dan jumlah yang menggambarkan besarnya pergerakan penumpang. Arus ini bergerak dari zona asal ke zona tujuan di dalam suatu daerah tertentu dan selama periode waktu tertentu (Tamin 1999).

Dari pola perjalanan tersebut dapat ditentukan zona-zona yang mengalami pergerakan tinggi, sedang, rendah. Pola sebaran pergerakan dapat digambarkan dengan garis keinginan (Desire Line). Garis Keinginan adalah garis lurus yang menghubungkan asal dan tujuan sebuah pergerakan. Pola persebaran penduduk yang dinyatakan dengan garis keinginan.

## 11. Manajemen Operasi Angkutan Wisata

### a. Waktu Operasi Kendaraan

Waktu operasi kendaraan adalah waktu yang digunakan kendaraan untuk beroperasi melayani penumpang dalam satu hari.

### b. Kecepatan Rencana Operasi Kendaraan

Kecepatan rencana operasi kendaraan adalah kecepatan rata-rata yang direncanakan yang digunakan untuk menempuh perjalanan dalam satuan km/jam kecepatan rata-rata yang direncanakan untuk suatu perencanaan jaringan trayek pada kondisi normal adalah 20 – 40 km/jam tergantung pada karakteristik lokasi penelitian.

### c. Pemilihan Jenis Kendaraan

#### i. Jenis Kendaraan

Jenis kendaraan adalah jenis dari kendaraan yang akan di rencanakan/digunakan dalam pelayanan kebutuhan wisatawan maupun penumpang.

#### ii. Kebutuhan Kendaraan

Kebutuhan kendaraan adalah jumlah kendaraan yang dibutuhkan untuk melayani rute/trayek dan lokasi setempat dalam trip per hari. SK Dirjendat No. 687 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan angkutan penumpang umum.

### d. Kinerja Angkutan

#### 1. Faktor Muat Kendaraan (*Load Factor*)

Faktor muat (*load factor*) adalah rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang di angkut dengan kapasitas kendaraannya yang biasanya dinyatakan dalam persen (%). rata-rata dalam perencanaan suatu jaringan trayek adalah 70% diambil pada saat kondisi dinamis. (SK DIRJENHUBDAT No. 687 Tahun 2002)

#### 2. Waktu Perjalanan

Waktu tempuh kendaraan atau waktu perjalanan adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan kota untuk menjalani 1 putaran atau 2 rit pelayanan trayek dari titik asal kembali lagi ke titik asal. Waktu tempuh adalah perbandingan jarak tempuh dengan kecepatan operasi yang dibutuhkan oleh sebuah

kendaraan untuk sampai ke tujuannya.

3. Waktu Antar Kendaraan (*Headway*)

*Headway* merupakan selisih waktu keberangkatan atau kedatangan antara kendaraan angkutan kota dengan kendaraan angkutan kota dibelakangnya dalam satu trayek pada satu titik tertentu. *Headway* merupakan waktu antara dari kendaraan satu dengan kendaraan sebelum/sesudah.

4. Frekuensi Kendaraan

Frekuensi kendaraan adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu ruas jalan yang menjadi rute trayek tersebut dalam kurun waktu tertentu. Frekuensi per hari merupakan banyaknya kendaraan dalam satu arah dalam jangka waktu satu hari. Frekuensi per hari ini digunakan untuk menghitung armada.

5. Jumlah Kebutuhan Armada

Dalam menganalisis permintaan angkutan wisata baik pengguna angkutan wisata aktual, pesimis, dan potensial didapat berdasarkan hasil survei.

e. Penjadwalan

Penjadwalan angkutan terdiri dari :

- 1) *Service Running Time* yaitu waktu berjalan bus dalam pelayanan. *Service running time* didapatkan dari survey waktu perjalanan. Pada umumnya service running time dibuat standard untuk satu hari, namun pada kota-kota dimana perbedaan waktu perjalanan antara jam sibuk dan tidak sibuk terlalu mencolok, maka *running time* yang berbeda untuk periode waktu harus dipakai dasar penjadwalan.
- 2) *Dead Running Time*, yaitu waktu berjalan bus tidak dalam pelayanan. *Dead running time* antar terminal maupun dari depo ke terminal dan sebaliknya biasanya lebih rendah dari

service running time, karena kendaraan akan melaju lebih cepat.

- 3) *Lay Over Time*, adalah waktu yang mesti ditambahkan pada akhir perjalanan bus, pada bagian tengah perjalanan untuk trayek yang panjang, yang diperuntukkan bagi pengaturan operasional dan memberikan kepada awak kendaraan untuk beristirahat.

f. Biaya Operasional Kendaraan

Perhitungan biaya operasional kendaraan dimaksud untuk mengetahui besarnya biaya pokok produksi angkutan konektivitas pariwisata per kilometer. Biaya operasional kendaraan dihitung dari seluruh biaya yang dikeluarkan untuk mengoperasikan kendaraan guna menghasilkan jasa. Guna memudahkan perhitungan biaya operasional kendaraan, perlu dilakukan pengelompokan atau pengklasifikasikan komponen biaya dari biaya operasi kendaraan tersebut. Pengelompokan komponen biaya ini dapat dilakukan atas biaya yang tergantung pada jarak dan biaya yang tergantung pada waktu.

Berikut ini merupakan model perhitungan biaya pokok kendaraan berdasarkan SK DITJEN PERHUBUNGAN DARAT RI NOMOR 687 TAHUN 2002:

1. Biaya tetap Meliputi;
  - a) Biaya penyusutan
  - b) Biaya bahan bakar
  - c) Biaya pemakaian Ban
  - d) Servis kecil
  - e) Servis besar
  - f) Biaya general overhaul.
  - g) Biaya pemeliharaan dan reparasi
  - h) Biaya distribusi terminal
  - i) Biaya STNK
  - j) Biaya KIR

2. Biaya tidak tetap meliputi;

- a) Izin usaha
- b) Izin trayek

g. Tarif

Tarif angkutan adalah harga (uang) yang harus dibayarkan oleh para pemakai jasa angkutan. Biaya pokok per penumpang dihitung setelah memasukan besarnya keuntungan (margin) yang wajar bagi operator, besarnya keuntungan yang wajar adalah 10% dari biaya yang dikeluarkan.

h. ATP dan WTP

*Ability To Pay* (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya. Dengan kata lain Ability To Pay adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya (Tamin 1999)

*Willingness To Pay* (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut.

### **3.2 HIPOTESIS PEMANDU PENELITIAN**

Teknik pengukuran yang digunakan untuk membuat ukuran tertentu bagi variabel yang bersifat kualitatif adalah dengan mengkuantitatif data. Skoring dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kualitas potensi masing-masing objek wisata. Berdasarkan permasalahan yang akan dikaji terdapat beberapa dugaan sementara yang dapat dijadikan sebagai salah satu acuan untuk penyelesaian, diantaranya sebagai berikut :

1. Dengan dilakukan Perencanaan Angkutan Kawasan Wisata di

Kabupaten Padang Pariaman dapat melayani pengunjung/wisatawan menuju objek-objek wisata yang ada di Kabupaten Padang Pariaman (H0).

2. Dengan dilakukan Perencanaan Angkutan Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman tidak dapat melayani pengunjung/wisatawan menuju objek-objek wisata yang ada di Kabupaten Padang Pariaman (H1).

## **BAB IV**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

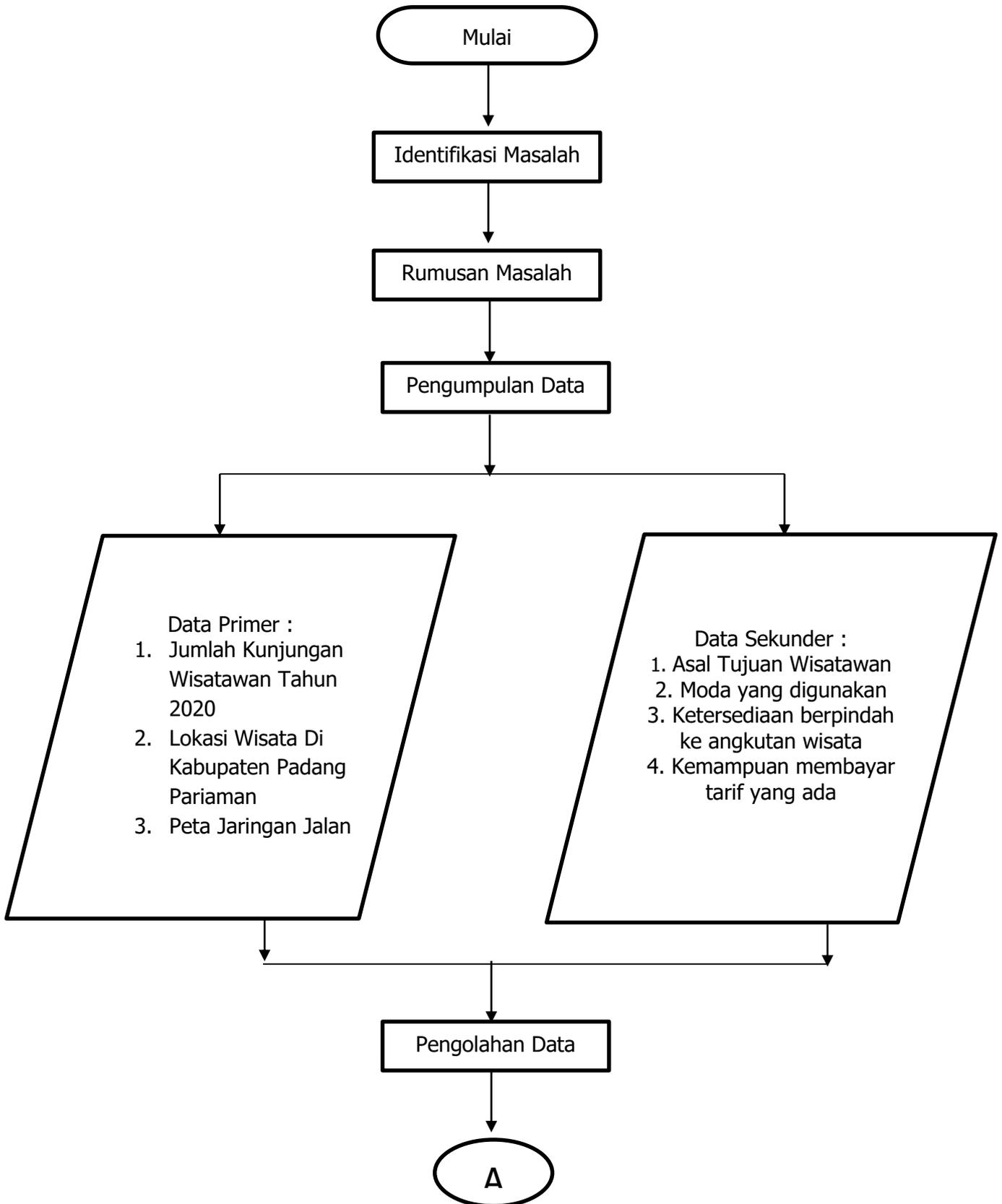
#### **4.1 DESAIN PENELITIAN**

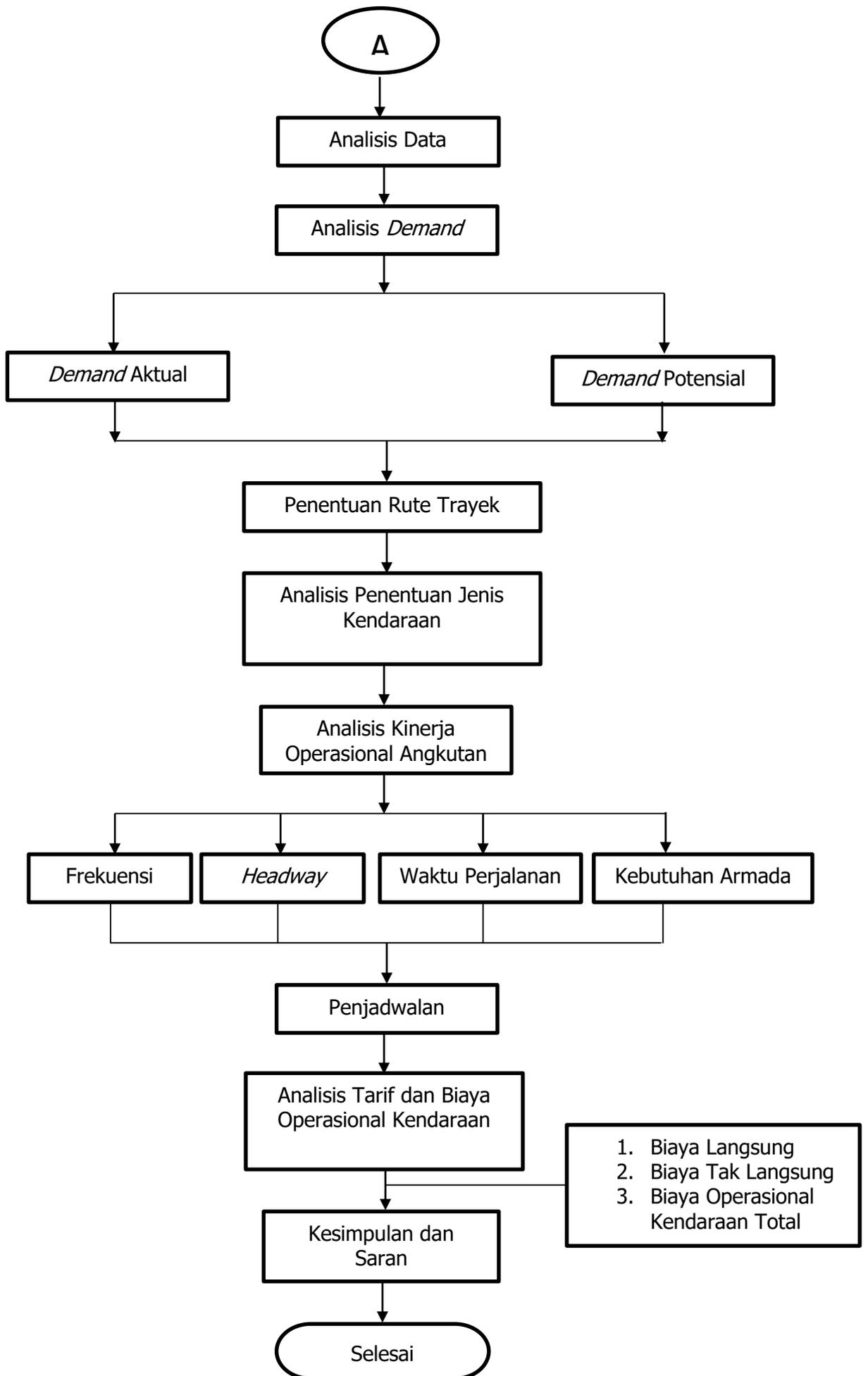
Desain penelitian yang dibangun untuk melaksanakan studi ini diawali dengan adanya kebutuhan untuk pengembangan Angkutan Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman yang merupakan bentuk integrasi kegiatan antara sektor transportasi khususnya angkutan darat dan kepariwisataan daerah. Integrasi ini diarahkan lebih kepada fasilitasi jasa layanan Angkutan Kawasan Wisata dalam mendukung kegiatan pariwisata di Kabupaten Padang Pariaman sehingga diharapkan akan meningkatkan kenyamanan dan kelancaran di daerah tujuan wisata.

##### **4.1.1 Pola Pikir Penelitian**

Rencana proses penelitian dibuat untuk mempermudah dalam memahami tahapan-tahapan dalam pengerjaan suatu penelitian. Kerangka pikir yang dibangun untuk melaksanakan studi ini diawali dengan adanya kebutuhan untuk perencanaan angkutan destinasi wisata di Kabupaten Padang Pariaman, yang merupakan bentuk integrasi kegiatan antara sektor transportasi khususnya angkutan darat dan kepariwisataan daerah. Integrasi ini diarahkan lebih kepada fasilitasi jasa layanan angkutan wisata dalam mendukung kegiatan pariwisata di Kabupaten Padang Pariaman, sehingga diharapkan akan meningkatkan kenyamanan dan kelancaran di daerah tujuan wisata.

#### 4.1.2 Bagan Alir Penelitian





## **4.2 SUMBER DATA**

Sumber data merupakan data yang akan ditemukan atau didapatkan, sumber data harus dipahami secara teliti agar tidak terjadi kesalahan dalam melakukan pemilihan data yang relevan sesuai dengan tujuan penelitian.

Bahan atau materi yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diambil langsung melalui survei lapangan, sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi – instansi terkait.

## **4.3 TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

Dalam melakukan penulisan skripsi ini penulis menggunakan suatu metode pendekatan untuk memperoleh data-data pendukung sehingga dapat dilakukan pengolahan serta penganalisaan terhadap data-data tersebut.

### **1. Data Primer**

Kegiatan ini bersifat observasi atau pengamatan dan memantau keadaan lapangan dan merumuskan tema dari permasalahan yang akan diambil sebagai bahan penelitian. Pengamatan dilakukan di wilayah studi Kabupaten Padang Pariaman dengan melihat keadaan lokasi wisata, jumlah pengunjung dengan kendaraan pribadi. Prasarana jalan juga perlu diperhatikan untuk menunjang kinerja dari perencanaan angkutan wisata, tentunya agar perpindahan yang dilakukan mudah, nyaman dan efektif.

#### **a. Persiapan survei**

Persiapan survei wawancara di kawasan wisata Kabupaten Padang Pariaman dilakukan agar data yang didapatkan sesuai dengan data yang diperlukan, sehingga data yang diperoleh mewakili kondisi yang sebenarnya. Persiapan yang dilakukan untuk survei wawancara adalah:

- 1) Peralatan survei
- 2) Penentuan lokasi survei

## b. Survei wawancara

Survei wawancara pada objek wisata, untuk memperoleh data lapangan yang sesuai dengan kebutuhan wisatawan. Survei ini bertujuan untuk mengklasifikasikan karakteristik penumpang yang menggunakan angkutan khusus untuk keperluan pariwisata, survei ini dapat menentukan kebutuhan jumlah armada angkutan wisata dan persepsi wisatawan terhadap angkutan wisata. Berikut data yang didapatkan dari hasil survei wawancara:

1) Asal tujuan perjalanan wisatawan

2) Data penggunaan jenis moda transportasi

Data penggunaan jenis moda transportasi ini ditujukan untuk mengetahui tingkat pengguna moda transportasi seperti: motor, mobil pribadi, angkutan umum dan pejalan kaki dalam melakukan perjalanan ke lokasi wisata

3) Alasan terhadap pemilihan moda yang saat ini digunakan wisatawan ke lokasi wisata

4) Ketersediaan Wisatawan

Kesediaan wisatawan untuk berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan pariwisata

5) Survei Wawancara Kuisisioner Kesesuaian Tarif ATP (*Ability To Pay*) dan WTP (*Willingness To Pay*)

Survei ini merupakan satu kesatuan formulir dari survei wawancara kebersediaan berpindah ke angkutan wisata.

### 1. ATP (*Ability To Pay*)

Adalah kemampuan seseorang untuk membayar ongkos perjalanan yang dilakukan. Adapun faktor – faktor yang mempengaruhi *ability to pay* di antaranya:

a) Besar Penghasilan

b) Kebutuhan Transportasi

c) Total Biaya yang ditawarkan (tarif yang direncanakan)

d) Persentase penghasilan yang digunakan untuk

biaya transportasi.

## 2. WTP (*Willingness To Pay*)

*Willingness To Pay* adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan adalah analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah:

- a) Produk yang ditawarkan/disediakan adalah operator jasa transportasi
- b) Kualitas dan kuantitas pelayanan yang digunakan
- c) Utilitas pengguna terhadap angkutan tersebut.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder dikumpulkan untuk mendukung pengumpulan data primer yang digunakan untuk analisis. Data sekunder yang di kumpulkan diperoleh dari kantor Dinas Pariwisata dan Budaya Kabupaten Padang Pariaman. Data yang diperoleh dari instansi terkait meliputi:

- a. Data jumlah kunjungan wisatawan ke Kabupaten Padang Pariaman tahun 2021
- b. Peta Jaringan Jalan Kabupaten Padang Pariaman
- c. Lokasi Wisata Kabupaten Padang Pariaman

## **4.4 TEKNIK ANALISIS DATA**

### **4.4.1 Penentuan Sampel**

Karakteristik wisatawan merupakan analisis awal yang dibuat sebab sebelum analisis lebih lanjut, maka langkah awal yang perlu mengetahui populasinya. Populasi dalam penelitian ini adalah wisatawan yang melakukan wisata ke beberapa obyek wisata. Populasi merupakan bagian yang besar, maka peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi misalnya karena

keterbatasan waktu dan tenaga, maka dalam proses pengumpulan data wawancara ini penulis menggunakan sampel yang digunakan dengan metode slovin dengan faktor error 5%, yang berarti kebenaran data mencapai 95% sehingga dari beberapa sampel yang diambil dianggap mampu mewakili keseluruhan data yang ada. Hasil dari data tersebut dapat berupa tabel ataupun chart yang menunjukkan tingkat proporsi penggunaan/pemilihan moda, serta dapat berupa matrik OD yang menunjukkan titik-titik lokasi mana yang memiliki tingkat permintaan (*Demand*) yang tinggi.

Dalam pengambilan sampel terhadap populasi yang ada harus benar – benar representatif (mewakili). Dalam penelitian ini pengambilan sampel wawancara dilakukan dengan menggunakan perhitungan rumus Slovin, adapun persamaan sebagai berikut :

$$S = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

Keterangan :

S = Jumlah Sampel

N = Populasi

e = Tingkat kesalahan (factor error) (%)

#### **4.4.2 Analisis *Demand***

Tujuan dari menghitung permintaan wisatawan kawasan Kabupaten Padang Pariaman adalah untuk mengetahui seberapa banyak wisatawan yang berniat atau mau menggunakan Angkutan Kawasan Wisata yang melayani kawasan wisata Kabupaten Padang Pariaman. Analisis *Demand* kawasan wisata Kabupaten Padang Pariaman nantinya *Demand* penumpang (wisatawan) akan Angkutan Kawasan Wisata dibedakan menjadi *Demand* aktual dan *Demand* potensial. *Demand* aktual adalah data dari wisatawan yang telah menggunakan angkutan umum sedangkan *Demand* potensial berdasarkan data dari ketersediaan wisatawan untuk berpindah

menggunakan angkutan umum dan wisatawan yang telah menggunakan angkutan umum.

Langkah analisis *Demand* untuk menghitung *Demand* dari hasil wawancara wisatawan, pengambilan sampel wawancara menggunakan metode slovin dengan faktor error sebesar 5% sehingga kebenaran data mencapai 95% dari sampel yang diambil. Hasil dari data tersebut dapat berupa table ataupun chart yang menunjukkan proporsi penggunaan/pemilihan moda dan OD matriks yang menunjukkan titik lokasi wisata pantai dengan *Demand* tertinggi.

#### **4.4.3 Penentuan Rute Trayek**

Analisis untuk menentukan rute menggunakan aplikasi perangkat lunak Vissum untuk membangun model dengan menggunakan metode Trip Assignment. Dari hasil pembebanan tersebut kemudian dilakukan pembebanan kembali menggunakan metode PuT Assignment berdasarkan analisis PuT flow bundle untuk mendapatkan rute yang optimal. Adapun data yang dibutuhkan untuk mengoperasikan perangkat lunak vissum, yaitu:

- a. Panjang tiap-tiap ruas jalan;
- b. Besar Kecepatan tiap ruas jalan;
- c. Kapasitas jalan masing-masing ruas.

#### **4.4.4 Analisis Penentuan Jenis Kendaraan**

Untuk menentukan tipe dan jenis kendaraan untuk Angkutan Kawasan Wisata disesuaikan dengan kebutuhan penumpang. Penentuan jenis dan tipe kendaraan dipengaruhi oleh besarnya penumpang yang naik Angkutan Wisata dalam satu kali perjalanan, hal ini menentukan jenis kendaraan dilihat dari kapasitasnya. Menentukan jenis kendaraan dapat juga dilakukan dengan melihat geometrik jalan di kabupaten tersebut. Faktor muat (*load factor*) adalah rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang di angkut dengan kapasitas kendaraannya yang biasanya dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat rata-rata dalam perencanaan suatu jaringan

trayek adalah 70% diambil pada saat kondisi dinamis. (SK DIRJENHUBDAT No. 687 Tahun 2002) Kapasitas kendaraan adalah daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum yang dapat dilihat pada tabel

**Tabel IV. 1** Kapasitas Kendaraan

Jenis angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang Perhari/Kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil Penumpang Umum (MPU)	8	-	8	250-300
Bus Kecil	19	-	19	300-400
Bus Sedang	20	10	30	500-600
Bus Besar Lantai Tunggal	49	30	79	1000-1200
Bus Besar Lantai Ganda	85	35	120	1500-1800

Catatan:

- a) Angka-angka kapasitas kendaraan bervariasi tergantung pada susunan tempat duduk dalam kendaraan.
- b) Ruang untuk berdiri per penumpang dengan 0,17m per penumpang.

Penentuan kapasitas kendaraan yang menyatakan kemungkinan penumpang berdiri adalah kendaraan dengan tinggi lebih dari 1,7 m dari lantai bus bagian dalam dan ruang berdiri seluas 0,17 m per penumpang. (SK DIRJENHUBDAT No. 687 Tahun 2002).

$$Load\ Factor = \frac{Jumlah\ Penumpang \times 100\%}{Kapasitas\ Kendaraan}$$

#### 4.4.5 Analisis Kinerja Operasional Angkutan

##### a. Frekuensi

Frekuensi per hari merupakan banyaknya kendaraan dalam satu arah dalam jangka waktu satu hari. Frekuensi per hari ini digunakan untuk menghitung armada. Untuk mengetahui nilai frekuensi dapat

digunakan rumus sebagai berikut:

$$F = \frac{60}{H}$$

Keterangan :

F = Frekuensi (kendaraan/jam)

K = *Headway* (Menit)

b. *Headway*

*Headway* merupakan waktu antara kendaraan yang satu dengan kendaraan sebelum dan sesudah. Waktu antar kendaraan ditetapkan dengan rumus sebagai berikut :

$$H = \frac{60 \times C \times Lf}{P}$$

Keterangan :

H = *Headway*

P = Rata-rata jumlah penumpang/jam pada peakhour

C = kapasitas kendaraan

Lf = Faktor Muat

c. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan merupakan waktu yang diperlukan untuk melakukan satu kali perjalanan pulang dan pergi dengan deviasi waktu sebesar 5% per jam dari waktu perjalanan. Waktu siklus dapat dihitung menggunakan rumus:

$$CTABA = (T_{AB} + T_{BA}) + (\sigma_{AB}^2 + \sigma_{BA}^2) + (T_{TA} + T_{TB})$$

Keterangan :

CTABA = Waktu sirkulasi dari A ke B, kembali ke

ATAB = Waktu perjalanan rata-rata dari A ke B

TBA = Waktu perjalanan rata-rata dari B ke A

$\sigma_{AB}$	= Deviasi waktu perjalanan rata-rata dari A ke B
$\sigma_{BA}$	= Deviasi waktu perjalanan rata-rata dari B ke A
TTA	= Waktu henti kendaraan di terminal A
TTB	= Waktu henti kendaraan di terminal B

d. Kebutuhan armada

Jumlah armada per waktu sirkulasi yang di perlukan dalam satu lintasan tertentu, dapat dihitung menggunakan rumus:

$$K = \frac{CT}{H \times FA}$$

Keterangan :

K = Jumlah armada

CT = Waktu sirkulasi (menit)

H = *Headway* (menit)

FA = Faktor ketersediaan kendaraan angkotan kota (%)

#### 4.4.6 Penjadwalan

Penjadwalan angkutan dilakukan untuk memastikan agar angkutan yang akan dioperasikan berjalan se efisien mungkin. Hal – hal yang harus diperhatikan dalam penjadwalan angkutan:

- Memperhatikan waktu kedatangan
- Penggunaan periode waktu standar, artinya jadwal kedatangan dan keberangkatan angkutan memiliki putaran waktu yang mudah diingat. Misal setiap 10 menit atau setiap 20 menit.

#### 4.4.7 Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Perhitungan besarnya biaya operasi kendaraan mengacu keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/ DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Dalam Rute Tetap dan Teratur. didalam perhitungan Biaya Operasional Kendaraan ini terdapat dua komponen biaya yang utama yaitu biaya langsung dan

biaya tidak langsung, meliputi:

1. Biaya Operasional Kendaraan Langsung

a. Penyusutan Kendaraan

Penyusutan kendaraan Angkutan Umum dihitung dengan metode garis lurus. Untuk kendaraan baru harga kendaraan dihitung berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk Bahan Bakar Minyak dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga perolehan.

$$\text{Penyusutan Per Tahun} = \frac{(\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu})}{\text{Masa Penyusutan}}$$

b. Bunga modal

Bunga modal dihitung dengan menggunakan rumus berikut :

$$\text{Bunga Modal} = \frac{(n + 1) \times \text{Modal} \times \text{Suku Bunga Tahunan}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Keterangan :

N = masa pengambilan pinjaman

c. Gaji dan tunjangan

Awak kendaraan terdiri dari sopir dan kondektur, penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial dan uang dinas jalan/operasi.

$$\text{BAK/thn} = \text{Gaji/hari} \times \text{JHO/thn}$$

Keterangan:

BAK/thn = Biaya awak kendaraan per tahun

Gaji/hari = Gaji per hari

JHO/thn = Jumlah hari operasi per tahun

d. Bahan bakar minyak (BBM)

Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraan. Biaya bahan bakar minyak per tahun dihitung menggunakan rumus :

$$\text{BBBM/thn} = \text{BBBM/hari} \times \text{Ho/thn}$$

Keterangan:

BBBM/thn = Biaya bahan bakar minyak per tahun.

BBBM/hari = Biaya bahan bakar minyak per hari.

Ho/thn = Jumlah hari operasi per tahun.

e. Ban

Ban yang digunakan adalah sebanyak 10 buah, yang terdiri dari 2 ban baru dan 8 ban vulkanisir dengan daya tempuh 24.000 km. ban untuk mobil penumpang umum sebanyak 4 buah ban baru dengan daya tempuh 25.000 km. Dihitung menggunakan rumus :

$$\frac{BB}{Tahun} = \frac{1}{DTB} \times JPB \times JT \times HB$$

Keterangan :

BB/thn = biaya ban per tahun

DTB = Daya tahan ban (km)

JPB = Jumlah pemakaian ban

JT = Jarak tempuh

HB/unit = Harga ban per unit

f. Servis/Maintenance Kecil

*Service* kecil dilakukan dengan patokan km tempuh antar *service* yang disertai penggantian oli mesin dan penambahan gemuk serta minyak rem.

g. Servis/Maintenance Besar

*Service* besar dilakukan setelah beberapa kali melakukan *service* kecil atau dengan patokan km tempuh yang meliputi penggantian oli mesin, oli garden, oli transmisi, platina, busi, filter oli, filter solar, filter udara, kondensor.

h. Penambahan Oli mesin

Penambahan oli mesin dilakukan setelah km-tempuh pada jarak km tentu.

i. Suku cadang dan bodi

Biaya untuk keperluan suku cadang mesin, bagian rangka bawah (*chasis*) dan bagian *body* diperhitungkan pertahun sebesar 5% dari harga bus.

j. Cuci mobil

Pencucian kendaraan sebaiknya dilakukan setiap hari

k. Biaya Administrasi

Biaya administrasi per tahun dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Admin/thn} = \text{PKB/thn} + \text{KIR/thn} + \text{IU/thn} + \text{JR/thn} + \text{IT/thn}$$

Keterangan:

Admin/thn = Biaya administrasi per tahun.

PKB/thn = Biaya pajak kendaraan bermotor (STNK)

KIR/thn = Biaya KIR per tahun.

IU/thn = Biaya ijin usaha angkutan per

tahun. JR/thn = Biaya asuransi jasa raharja per

tahun. IT/thn = Biaya ijin trayek per tahun.

Berdasarkan perhitungan biaya tetap diatas, maka dihitung total biaya tetap operasi kendaraan per tahun yaitu:

$$\text{BOK}_L/\text{thn} = \text{BP/thn} + \text{BBMo/thn} + \text{BAK/thn} + \text{BBBM/thn} + \text{BB/thn} + \text{BP/thn} + \text{Admin/thn}$$

Keterangan:

$\text{BOK}_L$  = Biaya operasi kendaraan tetap per tahun.

BP/thn = Biaya penyusutan kendaraan per tahun.

BBMo/thn = Biaya bunga modal per tahun.  
BAK/thn = Biaya awak kendaraan per tahun.  
BBBM/thn = Biaya bahan bakar minyak per tahun.  
BB/thn = Biaya ban per tahun  
BP/thn = Biaya Pemeliharaan per tahun.  
Admin /thn = Biaya administrasi per tahun.

## 2. Biaya Operasional Kendaraan Tak Langsung

### a. Biaya pengelolaan

- 1) Penyusutan bangunan kantor (5 s/d 20 tahun).
- 2) Penyusutan bangunan dan peralatan bengkel (5 s/d 20 tahun).
- 3) Masa penyusutan inventaris kantor diperhitungkan 5 tahun.
- 4) Masa penyusutan peralatan bengkel diperhitungkan 3 s/d 5 tahun.
- 5) Izin trayek sesuai ketentuan pemerintah daerah.
- 6) Izin usaha.
- 7) Biaya pemasaran.
- 8) Biaya lain-lain.

### b. Biaya pegawai selain awak kendaraan

Tenaga selain awak kendaraan terdiri dari pimpinan, staf administrasi, tenaga teknis, dan tenaga operasi. Jumlah tenaga pimpinan, staf administrasi, tenaga teknik dan tenaga operasi tergantung dari besarnya armada yang dikelola. Biaya pegawai ini terdiri dari gaji/upah, uang lembur dan jaminan sosial.

Biaya operasional kendaraan tidak langsung dapat menggunakan rumus sebagai berikut :

$$BOKTL = \text{biaya pegawai selain awak} + \text{biaya pengelolaan}$$

Keterangan:

$BOK_{TL}/thn = \text{Biaya operasi kendaraan tidak langsung per tahun.}$

### 3. Biaya Operasional Kendaraan Total

Biaya operasional kendaraan total per tahun merupakan hasil total dari hasil biaya operasional kendaraan langsung ( $BOK_L$ ) per tahun dengan biaya operasional kendaraan tidak langsung ( $BOK_{TL}$ ) per tahun.

#### 4.4.8 Analisis Tarif

Perhitungan besarnya tarif angkutan pariwisata penumpang dihitung setelah memasukan besarnya keuntungan (margin) yang wajar bagi operator, besarnya keuntungan yang wajar adalah 10% dari biaya yang dikeluarkan. Dapat dihitung menggunakan rumus:

$$\text{Biaya operasi} = \text{Biaya operasional kendaraan} + 10\%$$

Adapun tarif untuk memperoleh keuntungan atau kembali modal yang dapat dihitung dengan rumus:

$$\text{Tarif } pb \left( \frac{Rp}{Pnp} \right) = \frac{BOKt/Km}{Jpnp/Km}$$

## **4.5 LOKASI DAN JADWAL PENELITIAN**

### **4.5.1 LOKASI PENELITIAN**

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Padang Pariaman di beberapa titik-titik lokasi destinasi wisata yang terletak di Kabupaten Padang Pariaman.

### **4.5.2 JADWAL PENELITIAN**

Agar penelitian ini dapat diselesaikan sesuai dengan target yang akan dicapai, maka perlu dibuat jadwal rencana kegiatan agar setiap kegiatan terselesaikan secara tepat waktu dan selesai sesuai dengan jadwal yang ditetapkan. Adapun jadwal penelitian adalah sebagai berikut:

NO	KEGIATAN	MARET				APRIL				MAY				JUNI				JULI				AGUSTUS					
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
1	PENENTUAN JUDUL SKRIPSI			■	■																						
2	PENYUSUNAN PROPOSAL				■	■	■	■	■	■	■																
3	BIMBINGAN PROPOSAL							■	■	■	■	■															
4	SEMINAR PROPOSAL											■	■	■													
5	PENYUSUNAN SKRIPSI												■	■	■	■											
6	BIMBINGAN SKRIPSI												■	■	■	■											
7	SIDANG PROGRES															■	■										
8	PENYELESAIAN AKHIR																■	■	■	■							
9	BIMBINGAN AKHIR																■	■	■								
10	SIDANG AKHIR																■	■	■								
11	PENGUMPULAN SKRIPSI																		■	■	■	■	■	■			

## **BAB V**

### **ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH**

#### **5.1 ANALISIS PERMINTAAN ANGKUTAN WISATA**

##### **5.1.1 Perhitungan Permintaan Angkutan Wisata**

Dalam Menentukan besarnya jumlah dari permintaan wisatawan untuk kebutuhan angkutan rute kawasan pariwisata dilakukan survey wawancara pada wisatawan yang berkunjung di titik-titik objek wisata yang telah ditentukan dengan asal dan tujuan perjalanan terhadap semua wisatawan yang terdapat pada objek penelitian. Akan tetapi dengan keterbatasan waktu dan tenaga, pengambilan sampel yang dilakukan dapat mewakili semua wisatawan, untuk sampel yang digunakan dengan metode slovin dengan teknik sampel digunakan yakni Sampling Random Sederhana (Simple Random Sampling).

Data yang telah di ambil harus dapat mewakili karakteristik populasi. Dari perhitungan dengan rumus Slovin taraf signifikansi/tingkat kesalahan yang digunakan adalah  $e = 5\%$ , dengan maksud data sampel sejumlah perhitungan tersebut 95% mendekati benar dan dapat mewakili populasi. Perhitungan jumlah sampel diambil dari total jumlah wisatawan yang berwisata di lokasi wisata yang sudah ditentukan di wilayah Kabupaten Padang Pariaman, maka diperoleh perhitungan sebagaimana dinyatakan dengan

$$S = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

Keterangan :

S = Jumlah Sampel

e = Faktor Error (%)

N = Jumlah Populasi

Hasil yang didapat dari perhitungan menggunakan "SLOVIN" merupakan jumlah sampel dari keseluruhan lokasi wisata, untuk

mengetahui kebutuhan sampel pada masing masing lokasi wisata dengan cara mengalikan presentase jumlah wisatawan pada tiap lokasi wisata dengan jumlah sampel yang didapat dari perhitungan "SLOVIN". Untuk menghitung faktor ekspansi dengan membagi jumlah populasi pada tiap titik lokasi objek wisata dengan jumlah sampel

$$Ekspansi = \frac{Jumlah\ Populasi\ Setiap\ Lokasi\ Wisata}{Jumlah\ Sampel}$$

**Tabel V. 1** Jumlah Wisatawan Kawasan Objek Wisata Kab. Padang Pariaman

NO	OBJEK WISATA	PER TAHUN	PER BULAN	PER MINGGU	PER HARI
1	Pantai Pasie Katapiang	17845	1487	372	53
2	Makam Syekh Burhanuddin	25192	2099	525	75
3	Pantai Tiram Ulakan	34124	2844	711	102
4	Los Lambuang Pasa Pauah Kamba	10983	915	229	33
5	Panorama Puncak Kiambang	12248	1021	255	36
6	Pemandian Lubuak Bonta	16337	1361	340	49
7	Malibou Anailand	65492	5458	1364	195

Sumber : Dinas Pariwisata Pemuda dan Olahraga Kabupaten Padang Pariaman & Badan Pusat Statistik Kabupaten Padang Pariaman 2021

**Tabel V. 2** Jumlah Sampel Wawancara Kawasan Wisata Kab. Padang Pariaman

NO	OBJEK WISATA	PER HARI	PROPORSI (%)	SAMPEL	PEMBULATAN	RUMUS SLOVIN	EKSPANSI
1	Pantai Pasie Katapiang	53	10%	22.48	23	N/(1+(N x e^2))	2.30
2	Makam Syekh Burhanuddin	75	14%	31.81	32		2.34
3	Pantai Tiram Ulakan	102	19%	43.27	44		2.32
4	Los Lambuang Pasa Pauah Kamba	33	6%	14.00	14		2.36
5	Panorama Puncak Kiambang	36	7%	15.27	16		2.25
6	Pemandian Lubuak Bonta	49	9%	20.78	21		2.33
7	Malibou Anailand	195	36%	82.71	83		2.35
TOTAL		543	100%	233			

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa untuk jumlah sampel yang diambil dari seluruh titik objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman yang menjadi objek penelitian adalah sebanyak 233 wisatawan. Dimana dari 233 akan diambil sampel dengan proporsi yang berbeda-beda di setiap titik lokasi wisata. Survei wawancara ini dibutuhkan untuk mendapatkan data yang akan dibutuhkan untuk analisis selanjutnya hingga akhir penelitian.

### 5.1.2 Analisis Karakteristik Wisatawan

Data yang akan dianalisis merupakan hasil dari pelaksanaan survey wawancara yang dilakukan di keseluruhan tempat wisata yang menjadi objek penelitian. Penelitian ini menggunakan metode sebaik mungkin baik dalam perhitungan sampling ataupun pelaksanaan pendistribusian formulir wawancara guna memperoleh hasil survei yang dapat memberikan informasi mengenai karakteristik pengunjung, agar dalam pengoperasian angkutan wisata menjadi efektif, efisien, tepat guna dan sesuai dengan kebutuhan dan keinginan pengunjung.

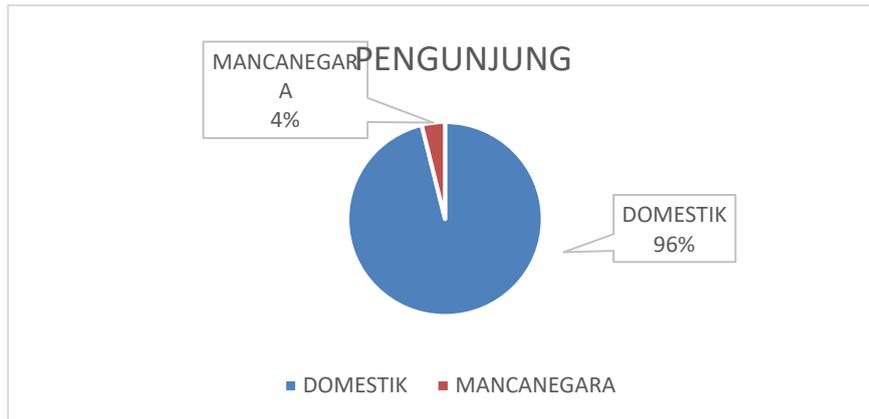
#### 5.1.2.1 Karakteristik Kunjungan Wisatawan

Dari hasil pelaksanaan survei wawancara di 7 titik lokasi wisata diketahui informasi awal mengenai responden. Berdasarkan hasil pengumpulan data wawancara yang dilakukan kepada wisatawan (orang), diperoleh karakteristik kunjungan wisatawan dapat terlihat pada tabel dan gambar berikut. Dimana untuk wisatawan di Kabupaten Padang Pariaman didominasi oleh wisatawan domestik dengan 96% dari total keseluruhan wisatawan.

**Tabel V. 3** Karakteristik Wisatawan Yang Berkunjung

NO	PENGUNJUNG	POPULASI	PERSEN
1	DOMESTIK	224	96%
2	MANCANEGARA	9	4%
TOTAL		233	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022



Sumber : Hasil Analisis 2022

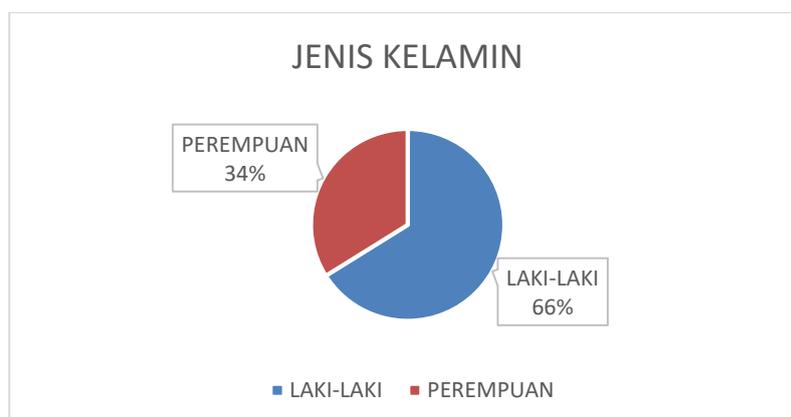
**Gambar 5. 1** Karakteristik Kunjungan Wisatawan

#### 5.1.2.2 Jenis Kelamin Wisatawan

Berdasarkan hasil survei wawancara 7 lokasi wisata didapatkan informasi awal berupa persentase jenis kelamin responden. Wisatawan yang berkunjung di wilayah Kabupaten Padang Pariaman didominasi oleh wisatawan laki-laki dengan persentase 66% dari total keseluruhan wisatawan.

**Tabel V. 4** Gender Wisatawan

NO	JENIS KELAMIN	POPULASI	PERSEN
1	LAKI-LAKI	154	66%
2	PEREMPUAN	79	34%
TOTAL		233	100%



Sumber : Hasil Analisis 2022

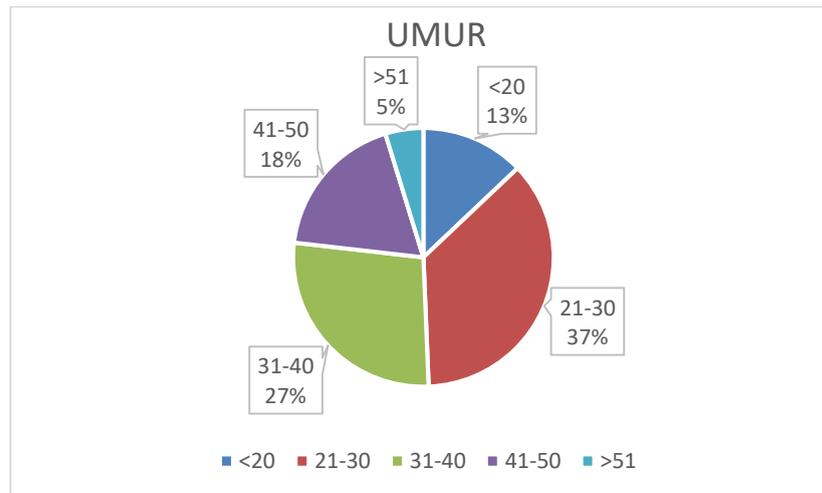
**Gambar 5. 2** Jenis Kelamin Wisatawan Yang Berkunjung

### 5.1.2.3 Persentase Usia Wisatawan

Dari hasil survei wawancara 7 lokasi wisata didapatkan informasi awal mengenai responden. Yang mana berupa persentase usia responden. Wisatawan yang berkunjung di wilayah Kabupaten Padang Pariaman didominasi oleh wisatawan dengan usia antara 21-30 tahun dengan persentase 37% dari total keseluruhan wisatawan.

**Tabel V. 5** Usia Wisatawan

NO	UMUR	POPULASI	PERSEN
1	<20	30	13%
2	21-30	85	36%
3	31-40	64	27%
4	41-50	43	18%
5	>51	11	5%
TOTAL		233	100%



Sumber : Hasil Analisis 2022

**Gambar 5. 3** Umur Wisatawan

### 5.1.2.4 Persentase Pendapatan

Berdasarkan hasil survei wawancara 7 lokasi wisata didapatkan informasi berupa persentase pendapatan responden. Wisatawan yang berkunjung di wilayah Kabupaten Padang Pariaman didominasi oleh wisatawan

dengan pendapatan antara 3-5 juta dengan persentase 34% dari total keseluruhan wisatawan.

**Tabel V. 6** Pendapatan Wisatawan

NO	PENDAPATAN	POPULASI	PERSEN
1	Belum Bekerja	51	22%
2	<Rp 1.000.000	10	4%
3	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	42	18%
4	Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000	79	34%
5	>Rp 5.000.000	51	22%
TOTAL		233	100%



Sumber : Hasil Analisis 2022

**Gambar 5. 4** Pendapatan Wisatawan

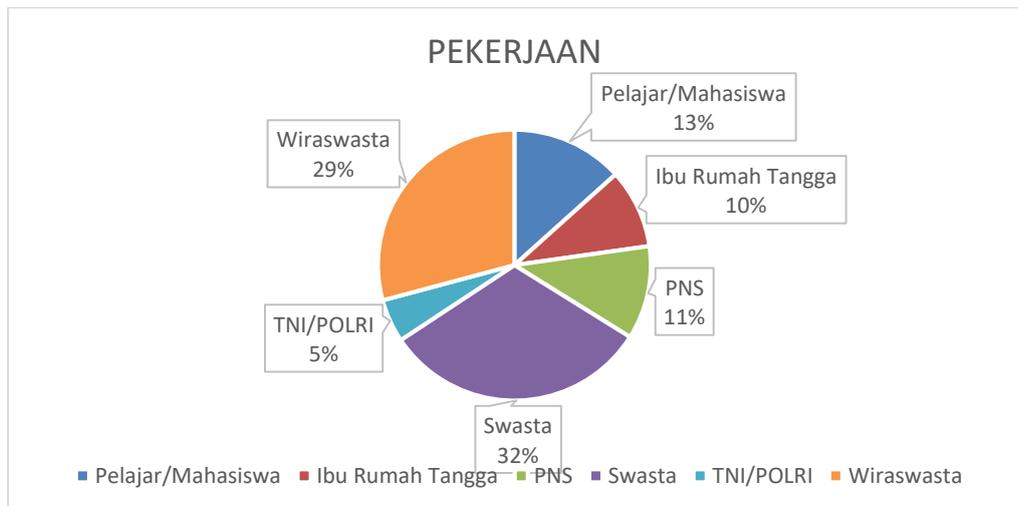
#### 5.1.2.5 Persentase Pekerjaan

Dari hasil survei wawancara 7 lokasi wisata didapatkan informasi awal mengenai profesi responden. Yang mana berupa persentase profesi responden.

Wisatawan yang berkunjung di wilayah Kabupaten Padang Pariaman didominasi oleh wisatawan dengan profesi sebagai karyawan di perusahaan swasta (swasta) dengan persentase 32% dari total keseluruhan wisatawan

**Tabel V. 7** Pekerjaan Wisatawan

NO	PEKERJAAN	POPULASI	PERSEN
1	Pelajar/Mahasiswa	31	13%
2	Ibu Rumah Tangga	22	9%
3	PNS	26	11%
4	Swasta	74	32%
5	TNI/POLRI	12	5%
6	Wiraswasta	68	29%
TOTAL		233	100%

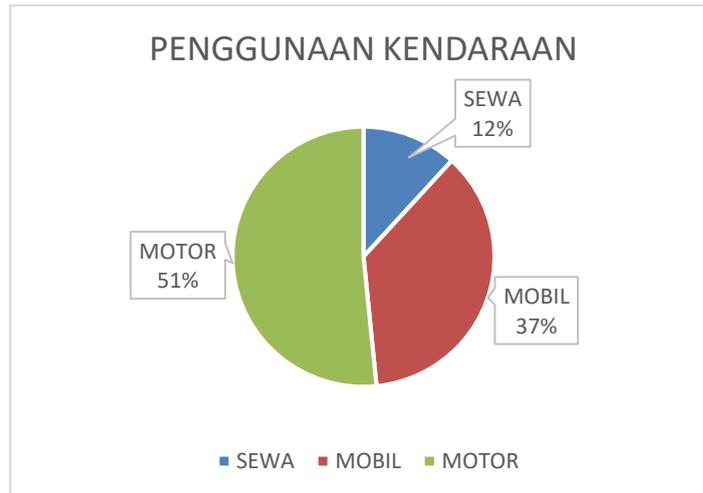


Sumber : Hasil Analisis 2022

**Gambar 5. 5** Pekerjaan Wisatawan

#### 5.1.2.6 Persentase Moda Yang Digunakan untuk menuju lokasi wisata

Moda yang banyak digunakan untuk menuju titik lokasi wisata di Kabupaten Padang Pariaman adalah Sepeda Motor. Berdasarkan hasil pengumpulan data wawancara yang dilakukan kepada wisatawan (orang) dengan jumlah 233 responden wisatawan, sebanyak 51% wisatawan menggunakan sepeda motor, berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan wisatawan dapat terlihat pada gambar berikut :



Sumber : Hasil Analisis 2022

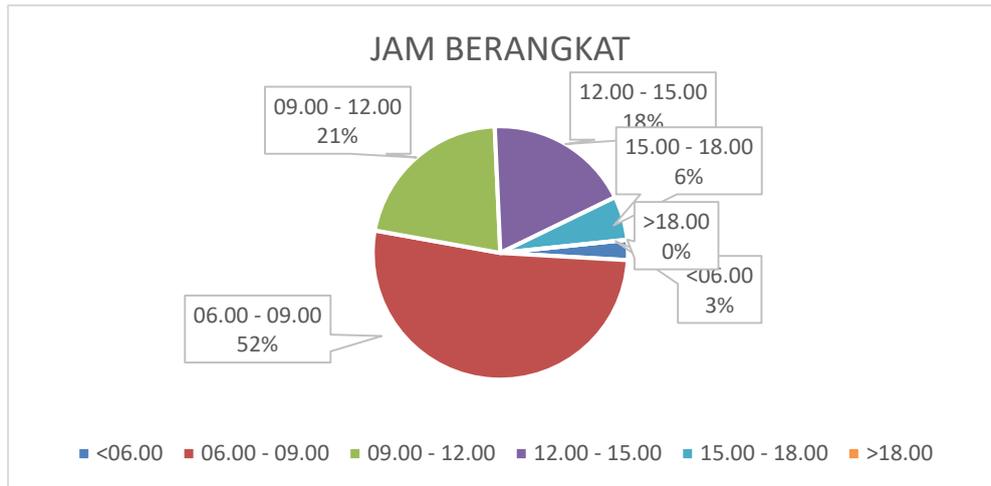
**Gambar 5. 6** Penggunaan Moda Wisatawan

#### 5.1.2.7 Persentase Waktu Kedatangan Wisatawan

Berdasarkan hasil pengumpulan data wawancara yang dilakukan kepada wisatawan (orang), diperoleh karakteristik wisatawan berdasarkan waktu kedatangan wisatawan dapat terlihat wisatawan yang berkunjung didominasi wisatawan yang berangkat ke lokasi wisata antara pukul 06.00 – 09.00 dengan persentase sebesar 52% dari total keseluruhan wisatawan.

**Tabel V. 8** Waktu Kedatangan Wisatawan

NO	JAM BERANGKAT	POPULASI	PERSEN
1	<06.00	6	3%
2	06.00 - 09.00	121	52%
3	09.00 - 12.00	50	21%
4	12.00 - 15.00	43	18%
5	15.00 - 18.00	13	6%
6	>18.00	0	0%
TOTAL		233	100%



Sumber : Hasil Analisis 2022

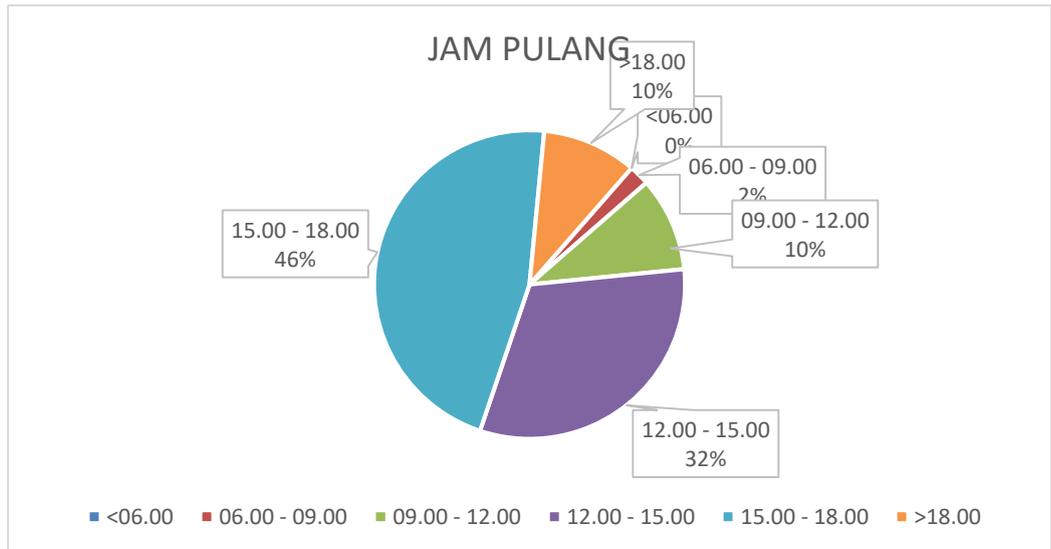
**Gambar 5. 7** Jam Kedatangan Wisatawan

#### 5.1.2.8 Persentase Jam Kepulangan Wisatawan

Berdasarkan hasil pengumpulan data wawancara yang dilakukan kepada wisatawan (orang) di 7 titik objek wisata, diperoleh karakteristik wisatawan berdasarkan waktu kembali wisatawan yang berkunjung di Kabupaten Padang Pariaman didominasi oleh wisatawan yang pulang/kembali dari lokasi wisata lebih dari pukul 15.00-18.00 dengan persentase sebesar 46% dapat terlihat pada gambar dan tabel berikut :

**Tabel V. 9** Jam Kepulangan Wisatawan

NO	JAM PULANG	POPULASI	PERSEN
1	<06.00	0	0%
2	06.00 - 09.00	5	2%
3	09.00 - 12.00	23	10%
4	12.00 - 15.00	74	32%
5	15.00 - 18.00	108	46%
6	>18.00	23	10%
TOTAL		233	100%



Sumber : Hasil Analisis 2022

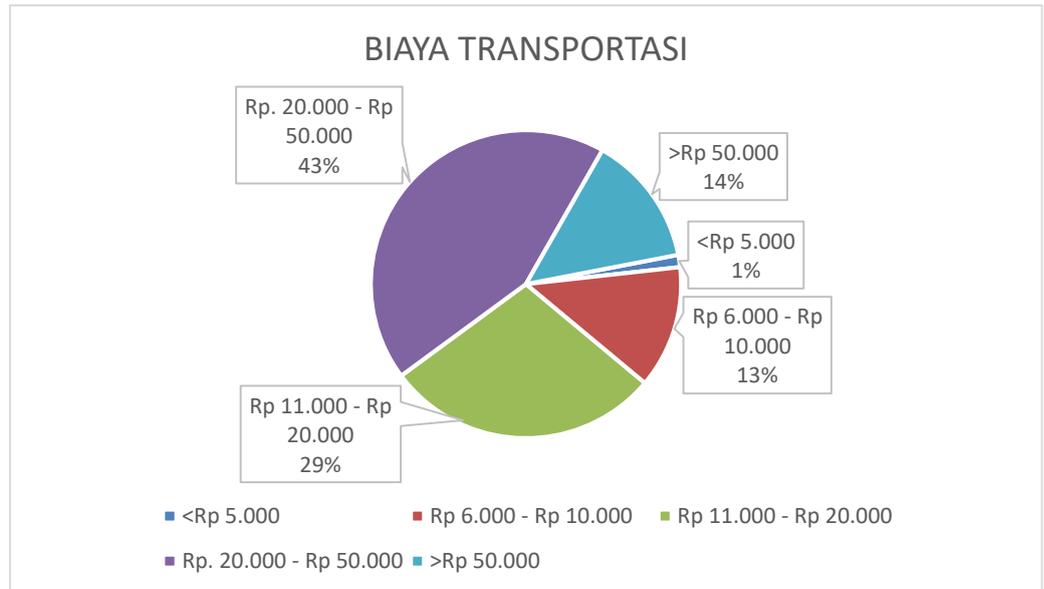
**Gambar 5. 8** Persentase Jam Kepulangan

#### 5.1.2.9 Persentase Biaya Transportasi

Biaya Perjalanan yang dikeluarkan para wisatawan untuk pergi ke lokasi wisata dalam sehari juga diperlukan guna mengetahui perilaku perjalanan wisatawan pada saat ini. Berdasarkan hasil pengumpulan data wawancara yang dilakukan kepada wisatawan (orang), diperoleh karakteristik wisatawan berdasarkan biaya perjalanan wisatawan dapat terlihat pada gambar berikut.

**Tabel V. 10** Persentase Biaya Transportasi

NO	BIAYA TRANSPORTASI	POPULASI	PERSEN
1	<Rp 5.000	3	1%
2	Rp 6.000 - Rp 10.000	30	13%
3	Rp 11.000 - Rp 20.000	67	29%
4	Rp. 20.000 - Rp 50.000	101	43%
5	>Rp 50.000	32	14%
TOTAL		233	100%



Sumber : Hasil Analisis 2022

**Gambar 5. 9** Persentase Biaya Transportasi

Dari hasil analisis dapat diketahui bahwa biaya perjalanan tertinggi dihabiskan oleh wisatawan yang berkunjung ke objek wisata adalah berkisar Rp 20.000 – Rp 50.000 dengan sebesar 43%. Biaya tersebut merupakan rentang biaya yang banyak dihabiskan wisatawan untuk menuju ke lokasi wisata. Biaya perjalanan tersebut kemungkinan besar juga mempengaruhi persepsi wisatawan mengenai pemilihan moda yang mereka gunakan saat ini.

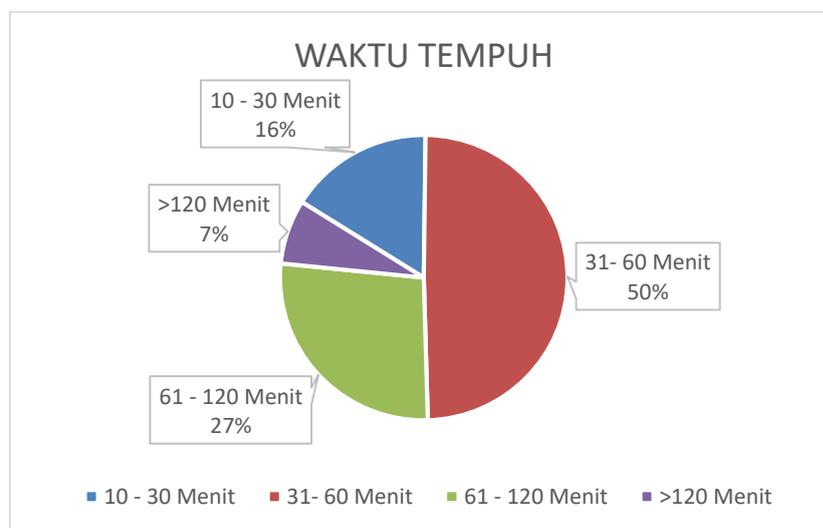
#### 5.1.2.10 Persentase Waktu Tempuh Menuju Lokasi Wisata

Waktu perjalanan diperlukan untuk mengetahui waktu perjalanan rata-rata saat ini oleh wisatawan dengan moda yang digunakan wisatawan untuk menuju lokasi wisata. Berdasarkan hasil pengumpulan data wawancara yang dilakukan kepada wisatawan (orang), diperoleh karakteristik wisatawan yang berkunjung ke Kabupaten Padang Pariaman bahwa waktu perjalanan tertinggi menuju ke lokasi wisata adalah 31-60 menit sebesar 50%

dari total keseluruhan, berdasarkan waktu tempuh wisatawan dapat terlihat pada gambar berikut :

**Tabel V. 11** Waktu Tempuh Wisatawan

NO	WAKTU TEMPUH	POPULASI	PERSEN
1	10 - 30 Menit	38	16%
2	31- 60 Menit	115	49%
3	61 - 120 Menit	63	27%
4	>120 Menit	17	7%
TOTAL		233	100%



*Sumber : Hasil Analisis 2022*

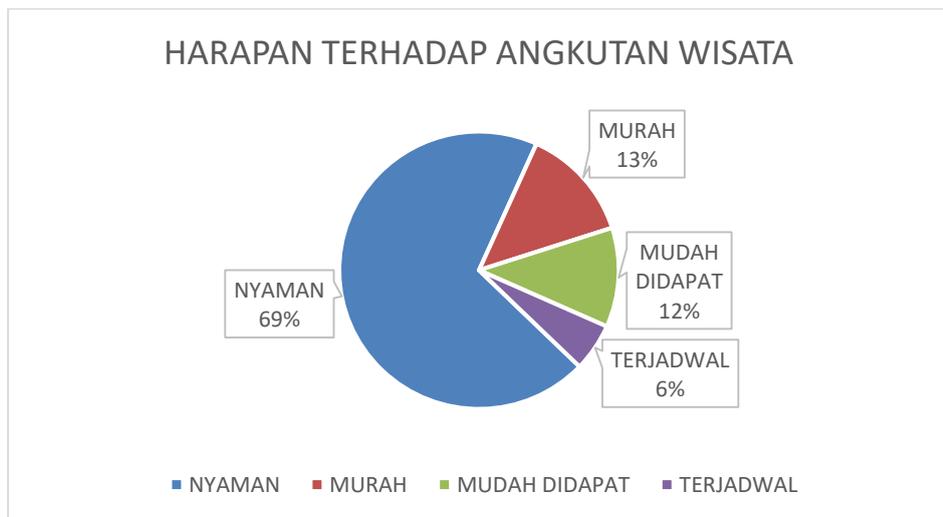
**Gambar 5. 10** Waktu Tempuh Wisatawan Menuju Lokasi Wisata

#### 5.1.2.11 Persentase Harapan Terhadap Angkutan Wisata

Analisis harapan wisatawan terhadap angkutan wisata akan digunakan untuk menentukan jenis yang akan digunakan untuk pengoperasian angkutan wisata. Dari hasil analisis wawancara wisatawan dapat diketahui harapan tertinggi dari wisatawan akan angkutan wisata yang nyaman dengan jumlah persentase sebesar 69% dari jumlah keseluruhan, selain itu dapat diketahui juga bahwa wisatawan yang berharap angkutan wisata murah sebesar 13%, mudah didapat 12% dan terjadwal 22%.

**Tabel V. 12** Harapan Terhadap Angkutan Wisata

NO	HARAPAN TERHADAP ANGKUTAN WISATA	POPULASI	PERSEN
1	NYAMAN	162	70%
2	MURAH	31	13%
3	MUDAH DIDAPAT	27	12%
4	TERJADWAL	13	6%
	TOTAL	233	100%



Sumber : Hasil Analisis 2022

**Gambar 5. 11** Harapan Terhadap Angkutan Wisata

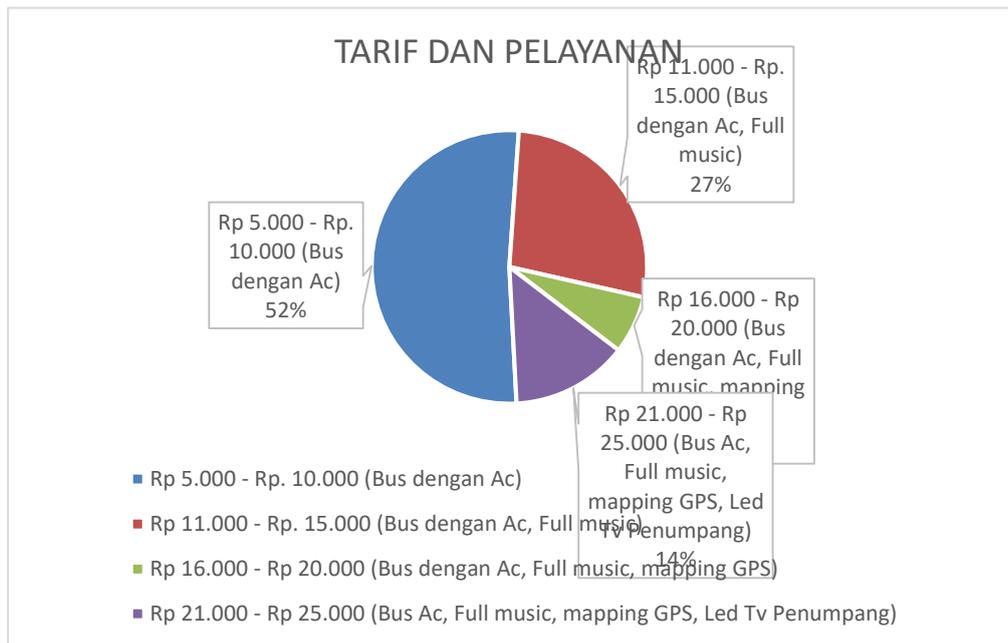
#### 5.1.2.12 Persentase Tarif dan Pelayanan Jika Beroperasi Angkutan Wisata

Dari hasil pelaksanaan survei wawancara di 7 lokasi wisata didapat informasi awal mengenai kemampuan dan keinginan wisatawan jika beroperasinya angkutan wisata. Yang mana berupa besaran persentase tarif dan pelayanan untuk wisatawan.

Wisatawan yang berkunjung di wilayah objek wisata Kabupaten Padang Pariaman didominasi oleh wisatawan dengan keinginan dan kemampuan wisatawan untuk tarif Rp. 5.000 – Rp. 10.000 dengan pelayanan busangkutan wisata dengan AC, dimana persentase 52% dari total keseluruhan responden wisatawan.

**Tabel V. 13** Tarif dan Pelayanan

NO	TARIF DAN PELAYANAN	JUMLAH	PERSEN
1	Rp 5.000 - Rp. 10.000 (Bus dengan Ac)	121	52%
2	Rp 11.000 - Rp. 15.000 (Bus dengan Ac, Full music)	64	27%
3	Rp 16.000 - Rp 20.000 (Bus dengan Ac, Full music, mapping GPS)	16	7%
4	Rp 21.000 - Rp 25.000 (Bus Ac, Full music, mapping GPS, Led Tv Penumpang)	32	14%
TOTAL		233	100%



Sumber : Hasil Analisis 2022

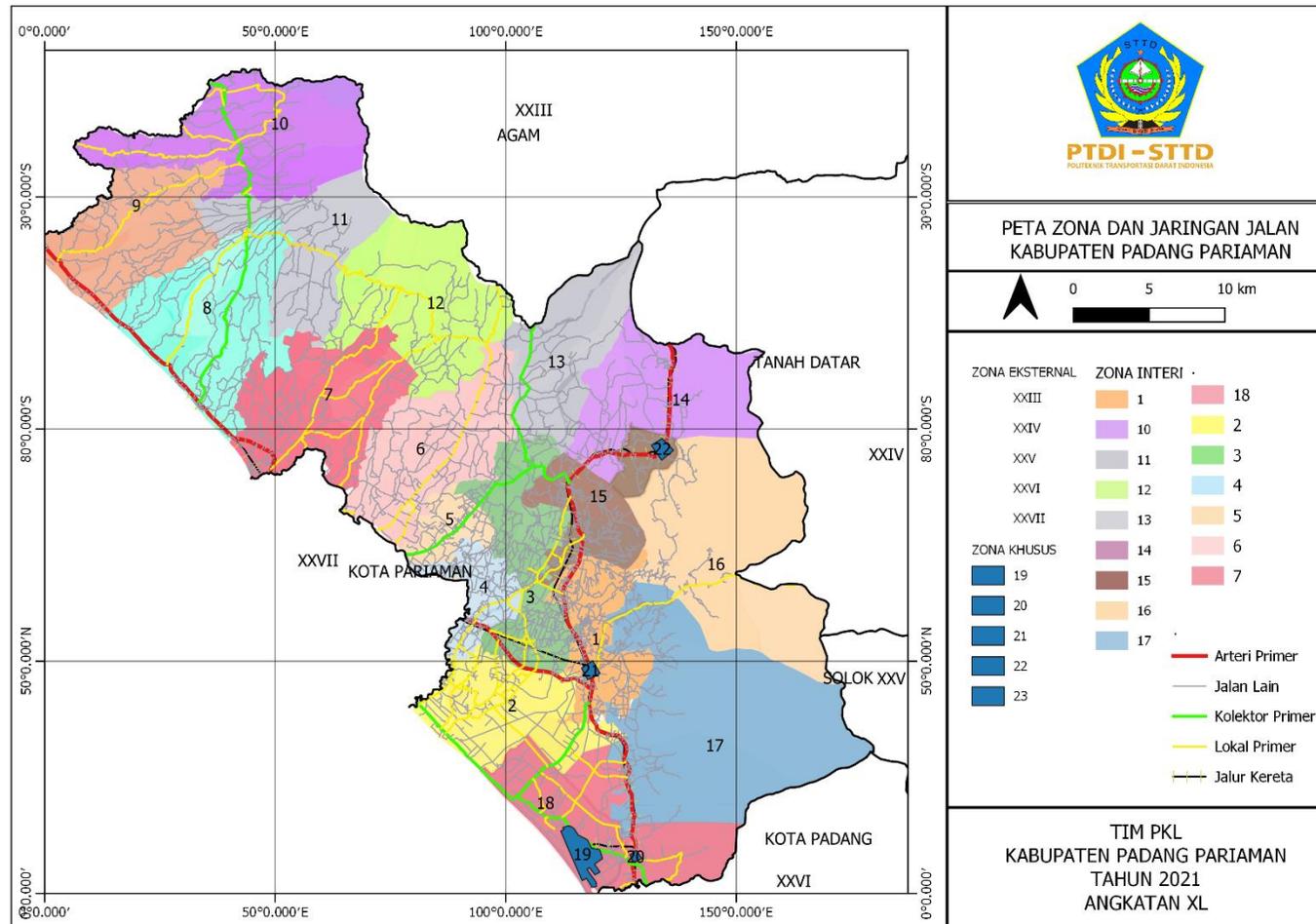
**Gambar 5. 12** Persentase Tarif dan Pelayanan

#### 5.1.2.13 Asal dan Tujuan Perjalanan Wisatawan

Asal perjalanan wisatawan diperoleh dari data alamat wisatawan, sedangkan tujuan wisatawan merupakan lokasi wisata yang menjadi tempat rekreasi masing-masing wisatawan yaitu lokasi wisata yang dijadikan objek penelitian.

Lokasi wisata tujuan yang menjadi objek penelitian terdapat pada 6 zona. Zona ini terdiri dari zona 1, zona 2, zona 3, zona 15, zona 16, dan zona 18. Pada zona 1

terdapat lokasi wisata Panorama Puncak Kiambang. Pada zona 2 terdapat lokasi wisata Pantai Tiram Ulakan dan Makam Syekh Burhanuddin. Pada zona 3 terdapat lokasi wisata Los Lambuang Pasa Pauah Kamba. Pada zona 15 terdapat lokasi wisata Lubuak Bonta Sicincin, pada zona 16 terdapat lokasi wisata Malibou Anailand, dan pada zona 18 terdapat objek wisata Pantai Pasie Katapiang. Dari hasil survei wawancara wisatawan di tiap lokasi wisata, maka diketahui data asal tujuan wisatawan yang didapatkan pada tabel matriks (OD) zona asal wisatawan menuju lokasi wisata tertentu, sebagai berikut.



Sumber : TIM PKL Padang Pariaman, 2021

**Gambar 5. 13** Peta Zona Dan Jaringan Jalan Kabupaten Padang Pariaman

**Tabel V. 14** Matriks OD Sampel**OD SAMPEL**

ZONA	Pantai Pasie Katapiang (18)	Pantai Tiram Ulakan (2)	Makam Syekh Burhanuddin (2)	Los Lambuang Pauah Kamba (3)	Panorama Puncak Kiambang (1)	Lubuak Bonta Sicincin (15)	Malibou Anailand (16)	TJ
1	2	8	2	2	0	2	5	21
2	4	1	0	2	1	1	4	13
3	0	2	1	0	2	1	1	7
4	0	1	1	1	0	0	0	3
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	2	2
7	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	2	2	0	0	1	3	8
9	0	0	1	0	0	0	1	2
10	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	2	0	0	0	3	5
12	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	1	1
14	0	0	0	0	0	2	0	2
15	0	0	1	0	1	0	8	10
16	0	0	0	0	0	0	0	0
17	1	0	2	0	0	0	1	4
18	0	2	0	0	1	0	3	6
19	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0
XXII	2	4	2	1	5	6	11	31
XXIV	0	1	1	0	1	2	11	16
XXV	0	1	0	0	0	0	0	1
XXVI	10	16	6	3	4	5	24	68
XXVII	4	6	11	5	1	1	5	33
AJ	23	44	32	14	16	21	83	233

Sumber : Hasil Analisis 2022

**Tabel V. 15** Matriks OD Populasi

OD POPULASI								
ZONA	Pantai Pasie Katapiang (18)	Pantai Tiram Ulakan (2)	Makam Syekh Burhanuddin (2)	Los Lambuang Pauah Kamba (3)	Panorama Puncak Kiambang (1)	Lubuak Bonta Sicincin (15)	Malibou Anailand (16)	TJ
1	5	19	5	5	0	5	12	49
2	9	2	0	5	2	2	9	30
3	0	5	2	0	5	2	2	16
4	0	2	2	2	0	0	0	7
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	5	5
7	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	5	5	0	0	2	7	19
9	0	0	2	0	0	0	2	5
10	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	5	0	0	0	7	12
12	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	2	2
14	0	0	0	0	0	5	0	5
15	0	0	2	0	2	0	19	23
16	0	0	0	0	0	0	0	0
17	2	0	5	0	0	0	2	9
18	0	5	0	0	2	0	7	14
19	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0
XXII	5	9	5	2	11	14	26	72
XXIV	0	2	2	0	2	5	26	37
XXV	0	2	0	0	0	0	0	2
XXVI	23	37	14	7	9	12	56	158
XXVII	9	14	26	12	2	2	12	77
AJ	53	102	75	33	36	49	195	543

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan table matriks sampel diatas dapat diketahui bahwa jumlah perjalanan terbesar adalah dimulai dari zona 26 (Kota Padang),

hal ini dikarenakan Kota Padang merupakan Ibu Kota dari Provinsi Sumatera Barat dimana merupakan wilayah dengan penduduk didominasi pemukiman perhotelan dan pusat kegiatan terbanyak di Provinsi Sumatera Barat. Sehingga dapat diketahui matiks sampel dan populasi asal tujuan wisatawan.

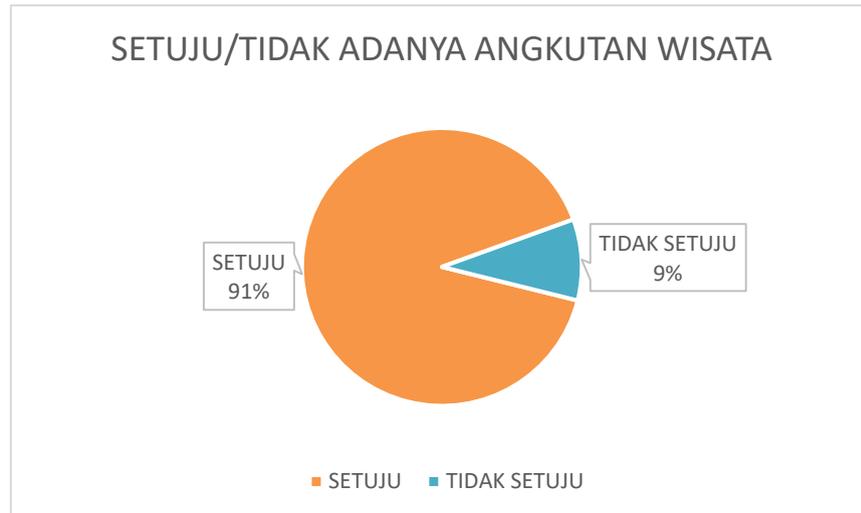
### **5.1.3 Permintaan Aktual (*Demand* Aktual)**

*Demand* Permintaan actual adalah jumlah responden yang sudah menggunakan angkutan umum sebagai moda menuju ke lokasi wisata. Dalam penelitian ini tidak ada *Demand* actual hal ini dikarenakan lokasi wisata yang dikaji tidak dilayani oleh angkutan umum

### **5.1.4 Permintaan Potensial (*Demand* Potensial)**

Demand / Permintaan potensial adalah analisis Perhitungan Demand untuk mengetahui berapa jumlah armada yang dibutuhkan untuk beroperasi sehingga penyediaan angkutan wisata untuk melayani penumpang tidak terlalu sedikit yang menyebabkan penumpang terlantar dan juga terlalu banyak yang bisa menyebabkan kerugian.

Analisis Demand potensial didapat dari survei wawancara yang dilakukan kepada pengunjung Kawasan wisata Kabupaten Padang Pariaman. Untuk *Demand* yang berasal dari pengunjung dapat diketahui dari survei wawancara dimana rata-rata penumpang memberikan pernyataan setuju untuk berpindah ke angkutan wisata. Pada gambar 5.12 tingkat kesediaan wisatawan berpindah dari hasil survey wawancara adalah sebesar 91%.



*Sumber : Hasil Analisis 2022*

**Gambar 5. 14** Persentase Setuju/Tidak Angkutan Wisata

Berdasarkan hasil analisis dari survey wawancara terhadap wisatawan dari sebanyak 233 responden dimana 211 responden setuju untuk adanya angkutan wisata hal ini dikarenakan untuk saat ini belum tersedianya angkutan umum yang menuju kawasan objek-objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman. Dikarenakan belum adanya angkutan umum menuju objek wisata, wisatawan menggunakan kendaraan pribadi untuk ke lokasi wisata yang mengakibatkan terjadinya kemacetan di beberapa ruas jalan menuju lokasi wisata. Berdasarkan hasil survey terhadap wisata diketahui bahwa besaran biaya transportasi yang dikeluarkan oleh wisatawan untuk berkunjung ke objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman dengan menggunakan kendaraan pribadi adalah sebesar Rp 20.000 – Rp 50.000.

Dengan adanya perencanaan dari angkutan wisata diharapkan mampu memudahkan wisatawan untuk berkunjung ke berbagai objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman. dengan adanya angkutan wisata diharapkan wisatawan untuk beralih dari kendaraan pribadi dan menggunakan angkutan wisata. Dengan adanya angkutan wisata dengan tarif yang lebih murah tentunya wisatawan akan menggunakan angkutan wisata dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi yang mengeluarkan biaya transportasi yang tinggi.

**Tabel V. 16** OD *Demand* Potensial

<b>DEMAND POTENSIAL POPULASI</b>								
ZONA	Pantai Pasie Katapiang (18)	Pantai Tiram Ulakan (2)	Makam Syekh Burhanuddin (2)	Los Lambuang Pauah Kamba (3)	Panorama Puncak Kiambang (1)	Lubuk Bonta Sicincin (15)	Malibou Anailand (16)	TJ
1	4	15	4	4	0	4	9	39
2	8	2	0	4	2	2	7	24
3	0	4	2	0	3	2	2	12
4	0	2	2	2	0	0	0	6
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	4	4
7	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	4	4	0	0	2	5	15
9	0	0	2	0	0	0	2	4
10	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	4	0	0	0	5	9
12	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	2	2
14	0	0	0	0	0	4	0	4
15	0	0	2	0	2	0	14	18
16	0	0	0	0	0	0	0	0
17	2	0	4	0	0	0	2	8
18	0	4	0	0	2	0	5	11
19	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0
XXII	4	7	4	2	8	11	20	56
XXIV	0	2	2	0	2	4	20	29
XXV	0	2	0	0	0	0	0	2
XXVI	20	30	12	6	6	10	43	126
XXVII	8	11	21	10	2	2	9	63
AJ	46	82	62	28	24	40	149	431

Sumber : Hasil Analisis 2022

*Demand* potensial didapat dari penjumlahan matriks total wisatawan yang menggunakan kendaraan pribadi dan setuju berpindah ke angkutan wisata, *Demand* potensial (populasi) sebesar 431 wisatawan yang didapat dari hasil perkalian jumlah wisatawan

yang menggunakan kendaraan pribadi dan berminat pindah yaitu sebesar 476 wisatawan dikalikan dengan faktor ekspansi 91%. *Demand* terbesar yang menuju Kawasan objek-objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman terdapat pada zona 26 sebanyak 126 wisatawan.

## 5.2 ANALISIS PENENTUAN RUTE ANGKUTAN WISATA

Dalam menentukan desain rute rencana pengoperasian angkutan wisata yakni dengan mempertimbangkan titik asal perjalanan dan titik tujuan perjalanan (lokasi wisata) yang akan dituju. Ini dilakukan dengan mempertimbangkan zona asal dan tujuan wisatawan yang memiliki *Demand* paling banyak pada zona asal disesuaikan dengan jaringan jalannya, dengan mempertimbangkan jarak perjalanan bus dan kelas jalan yang sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan, titik awal kendaraan dimulai dari centroid masing – masing zona.

Terdapat beberapa hal yang menjadi pertimbangan penetapan rute angkutan, yakni diantaranya :

1. Pola tata guna lahan wilayah studi
2. Lokasi wisata objek penelitian
3. *Demand* terhadap angkutan pariwisata
4. Asal tujuan wisatawan yang akan menggunakan angkutan pariwisata
5. Titik awal perjalanan

Penentuan rute dapat dilakukan dengan bantuan pembebanan software Visum 2021 Dengan jumlah permintaan yang dimasukan adalah jumlah perjalanan wisatawan Kabupaten Padang Pariaman yang bersedia berpindah moda dari pengguna kendaraan pribadi menjadi angkutan wisata (*Demand* Potensial). Sehingga didapat rute angkutan wisata dengan *Demand* paling optimal yang akan digunakan sebagai rute.

Selain itu sebelum menentukan rute yang akan dilewati maka perlu diperhitungkan kondisi prasarana jalur dengan melihat hasil dari

inventarisasi jalan. Data-data yang telah dikumpulkan selanjutnya digunakan untuk menganalisis kinerja lalu lintas maupun sistemnya yang dibantu dengan paket aplikasi Visum Versi 2021.

Berdasarkan hasil plotting Demand untuk tiap –tiap ruas pada peta jaringan jalan, selanjutnya Demand pada ruas tersebut akan direncanakan sebagai rute angkutan wisata dengan mempertimbangkan ketentuan tersebut yaitu ditentukan ruas jalan mana saja dengan jumlah Demand permintaan penumpang yang tinggi.

Berdasarkan hasil pembebanan tersebut maka terdapat ruas jalan mana saja yang memiliki jumlah permintaan orang perhari yang cukup tinggi sehingga dapat menjadi acuan dalam menentukan usulan rute angkutan wisata. Berdasarkan hasil plotting dari permintaan potensial untuk tiap tiap ruas pada peta jaringan jalan, selanjutnya permintaan pada ruas tersebut dihubungkan sehingga membentuk beberapa jaringan rute yang dibuat sebagai rute alternatif untuk rencana pelayan angkutan wisata.



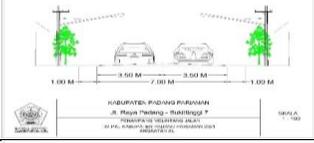
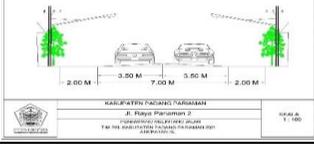
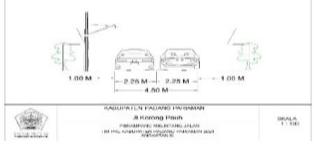
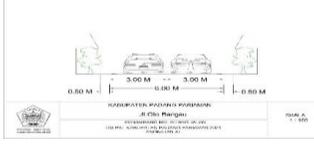
*Sumber : Hasil Analisis 2022*

### **Gambar 5. 15** Rencana Rute Angkutan Wisata

Selanjutnya diambil dua rencana rute usulan dalam perencanaan pengoperasian angkutan wisata. Masing-masing rute memiliki cakupan wilayah tersendiri dan mewakili permintaan perjalanan berdasarkan hasil pembebanan perjalanan wisatawan pada kondisi awal serta mempertimbangkan jarak dan waktu tempuh. Untuk ruas jalan yang akan

dilewati nanti nya adalah ruas jalan yang dimulai dari Jalan Akses Bandara, Jalan Korong Pauah, Jalan Olo Bangau, Jalan Syekh Burhanuddin, Jalan Raya Pariaman, dan Jalan Raya Padang – Bukittinggi, dimana setiap ruas jalan memiliki klasifikasi yang berbeda-beda.

**Tabel V. 17** Klasifikasi Jalan Untuk Rute Yang Akan Dilewati

NO	NAMA JALAN	FUNGSI JALAN	TIPE JALAN	LEBAR JALAN (m)	PENAMPANG MELINTANG	VISUALISASI
1	Jalan Raya Padang - Bukittinggi	ARTERI	2/2 UD	7	 <p>KABUPATEN PADANG PARIGAN J. Raya Padang - Bukittinggi 7 LEBAR JALAN MELINTANG 7 M LEBAR TROTOAR MELINTANG 1 M</p>	
2	Jalan Raya Pariaman	ARTERI	2/2 UD	7	 <p>KABUPATEN PADANG PARIGAN J. Raya Pariaman 7 LEBAR JALAN MELINTANG 7 M LEBAR TROTOAR MELINTANG 2 M</p>	
3	Jalan Syekh Burhanuddin	KOLEKTOR	2/2 UD	6	 <p>KABUPATEN PADANG PARIGAN J. Syekh Burhanuddin 6 LEBAR JALAN MELINTANG 6 M LEBAR TROTOAR MELINTANG 1 M</p>	
4	Jalan Korong Pauh	KOLEKTOR	2/2 UD	5	 <p>KABUPATEN PADANG PARIGAN J. Korong Pauh 5 LEBAR JALAN MELINTANG 5 M LEBAR TROTOAR MELINTANG 1 M</p>	
5	Jalan Olo Bangau	KOLEKTOR	2/2 UD	6	 <p>KABUPATEN PADANG PARIGAN J. Olo Bangau 6 LEBAR JALAN MELINTANG 6 M LEBAR TROTOAR MELINTANG 0,80 M</p>	
6	Jalan Akses Bandara	KOLEKTOR	2/2 UD	7	 <p>KABUPATEN PADANG PARIGAN J. Akses Bandara 7 LEBAR JALAN MELINTANG 7 M LEBAR TROTOAR MELINTANG 1 M</p>	

Sumber : TIM PKL Padang Pariaman, 2021

**Tabel V. 18** Rencana Rute 1 Angkutan Wisata

Rute 1 Angkutan Wisata	Panjang Rute
Terminal Sicincin - Jl. Raya Padang Bukittinggi - Pemandian Lubuak Bonta Sicincin - Malibou Anailand - Jl. Raya Padang Bukittinggi - Panorama Puncak Kiambang - Stasiun KA Lubuk Alung - Terminal Sicincin	54 Km

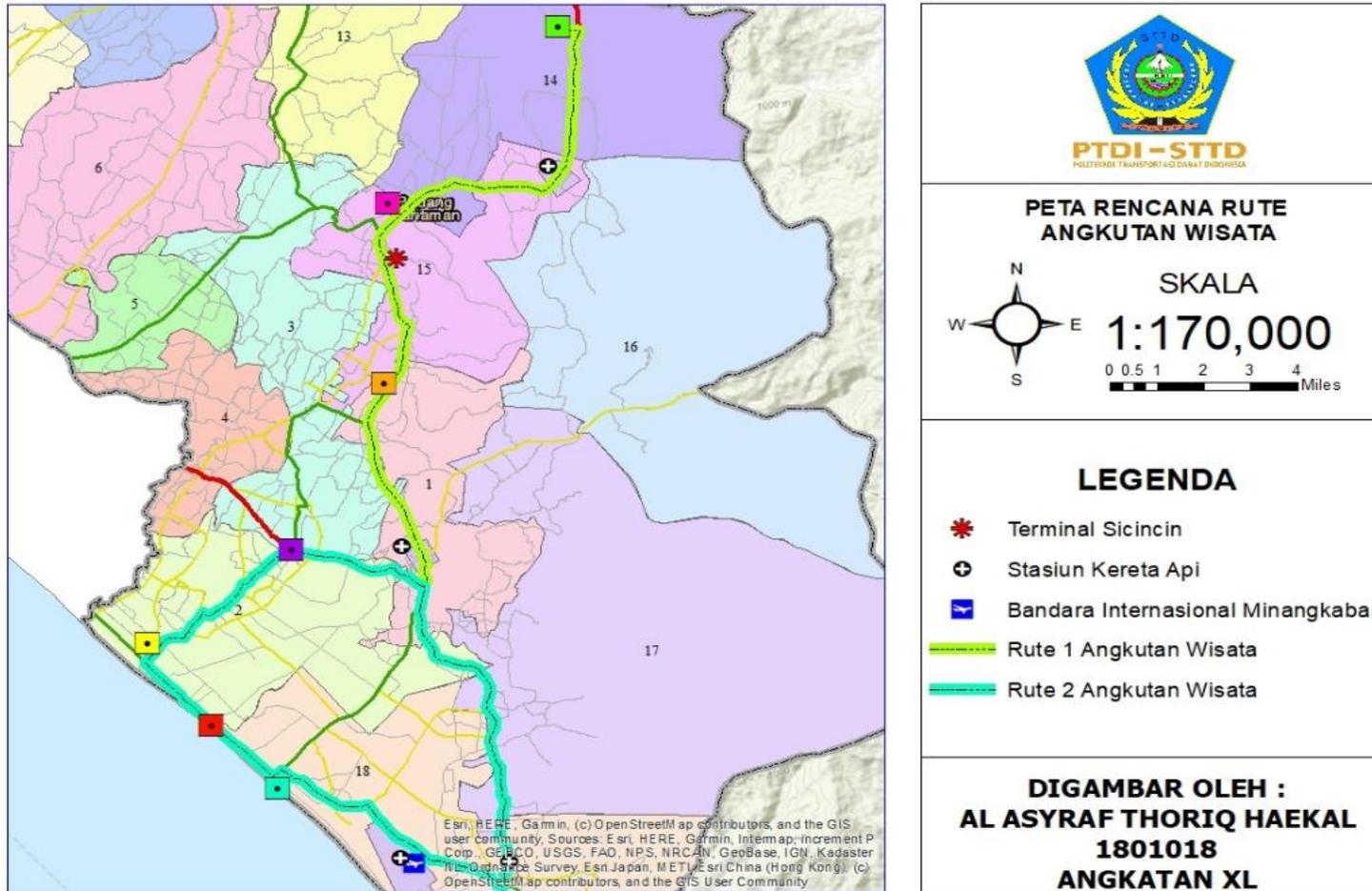
*Sumber : Hasil Analisis 2022*

**Tabel V. 19** Rencana Rute 2 Angkutan Wisata

Rute 2 Angkutan Wisata	Panjang Rute
Pasar Lubuk Alung – Jl Raya Pariaman - Pasa Pauah Kamba – Makam Syekh Burhanuddin – Pantai Tiram Ulakan – Jl. Syekh Burhanuddin – Pantai Pasie Katapiang – Jl Korong Pauh – Jl Olo Bangau – Jl Akses Bandara – Stasiun KA Duku – Jl Raya Padang Bukittinggi – Pasar Lubuk Alung	53 Km

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

Untuk jalan-jalan yang akan dilalui sebagai rute angkutan wisata memiliki tipe jalan yang sama yakni 2/2 UD dimana untuk panjang rute 1 dari angkutan wisata adalah sejauh 54 km dimulai dari Terminal Sicincin dan berakhir di Pasar Lubuk Alung sebelum kembali ke Terminal Sicincin. Untuk rute 2 dari angkutan wisata adalah sepanjang 53 km dimulai dari Pasar Lubuk Alung dan berakhir di Stasiun KA Duku sebelum kembali ke Pasar Lubuk Alung.



Sumber : Hasil Analisis 2022

**Gambar 5. 16** Peta Rencana Rute Angkutan Wisata

### 5.3 ANALISIS PENENTUAN JENIS KENDARAAN

Dalam penentuan jenis kendaraan yang akan dioperasikan harus memperhatikan mengenai kemampuan prasarana jalan yang akan dilalui, dimana tiap ruas jalan memiliki ketentuan mengenai dimensi dan tonase yang dapat dilayani. Ketentuan mengenai hal tersebut terlampirkan pada Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor: 687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum dan Peraturan Menteri PUPR No. 5 Tahun 2018 Tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Fungsi Dan Intensitas Lalu Lintas Serta Daya Dukung Menerima Muatan Sumbu Terberat Dan Dimensi Kendaraan Bermotor.

**Tabel V. 20** Penentuan Jenis Angkutan

<b>Ukuran kota</b> <b>Klasifikasi trayek</b>	<b>Kota Raya &gt;1.000.000 Penduduk</b>	<b>Kota besar 500.000-1.000.000 Penduduk</b>	<b>Kota sedang 100.000-500.000 Penduduk</b>	<b>Kota kecil &lt; 100.000 Penduduk</b>
Utama	K.A Bus besar (SD/DD)	Bus besar	Bus besar/ sedang	Bus sedang
Cabang	Bus besar/ sedang	Bus sedang	Bus sedang/ kecil	Bus kecil
Ranting	Bus sedang/ kecil	Bus kecil	MPU (hanya roda empat)	MPU (hanya roda empat)
Langsung	Bus sedang/ kecil	Bus kecil	MPU (hanya roda empat)	MPU (hanya roda empat)

Sumber : SK DIRJENHUBDAR No. 687/AJ.206/DRJD/2002

Berdasarkan Tabel diatas dapat diketahui bahwa jenis kendaraan yang sesuai dengan jumlah penduduk di Kabupaten Padang Pariaman sebesar 434.649 jiwa (Badan Pusat Statistik Padang Pariaman 2021) adalah jenis

kendaraan bus besar, bus sedang, bus kecil maupun MPU. Hal ini dikarenakan Kabupaten Padang Pariaman termasuk ke dalam kota/kabupaten sedang, akan tetapi dalam penentuan jenis armada yang digunakan tidak dapat ditentukan hanya berdasarkan satu kriteria saja banyak pertimbangan yang perlu dipertimbangkan seperti kesesuaian dengan karakteristik jaringan jalan berdasarkan rute yang dilewati dan juga kesesuaian antara *Demand* dan *Supply*.

Selanjutnya dalam penentuan jenis kendaraan yang akan dioperasikan harus memperhatikan mengenai kemampuan prasarana jalan yang akan dilalui, dimana tiap ruas jalan memiliki ketentuan mengenai dimensi dan tonase yang dapat dilayani. Ketentuan mengenai hal tersebut terlampirkan pada Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan dan Peraturan Menteri PUPR No. 5 Tahun 2018 Tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Fungsi Dan Intensitas Lalu Lintas Serta Daya Dukung Menerima Muatan Sumbu Terberat Dan Dimensi Kendaraan Bermotor. Mengenai dimensi yang dijelaskan tersebut adalah mengenai spesifikasi dari ukuran kendaraan tersebut yakni lebar, panjang, dan juga tinggi kendaraan.

**Tabel V. 21** Kelas Jalan

Fungsi Jalan	Kelas Jalan		
	I	II	III
	ARTERI	ARTERI	ARTERI/KOLEKTOR
DIMENSI LEBAR	Maksimal 2,5 Meter	Maksimal 2,5 Meter	Maksimal 2,1 Meter
DIMENSI PANJANG	Maksimal 18 Meter	Maksimal 12 Meter	Maksimal 9 Meter
DIMENSI TINGGI	Maksimal 4,2 Meter	Maksimal 4,2 Meter	Maksimal 3,5 Meter
MST	>10 Ton	≤ 8 Ton	≤ 8 Ton

Sumber : PM PUPR No. 5 Tahun 2018

Dalam pengoperasian angkutan wisata ini prasaranan jalan yang dilalui ialah jalan dengan kelas III dengan fungsi jalan arteri atau kolektor.

Berdasarkan uraian diatas maka dalam pengoperasiannya angkutan wisata untuk Kabupaten Padang Pariaman akan lebih efisien dengan menggunakan microbus dengan asumsi bahwa kendaraan berdimensi kecil dapat menyesuaikan dengan karakteristik tata guna lahan dan kondisi jalan di Kabupaten Padang Pariaman.

Untuk penentuan armada bus yang akan digunakan didasari dengan jumlah Demand yang tinggi pada saat hari libur untuk ukuran Kabupaten Padang Pariaman, asumsi inidigunakan sebagai acuan untuk perhitungan dari Biaya Operasional Kendaraan (BOK) serta penghitungan dari besaran tarif yang digunakan.

Saat ini terdapat beberapa opsi pemilihan armada angkutan wisata yang dimana menjadi pertimbangan dalam menentukan pemilihan armada yang digunakan, untuk sesuai dengan kondisi jalan, *demand*, dan biaya operasional kendaraan di Kabupaten Padang Pariaman.

**Tabel V. 22** Opsi Pemilihan Rencana Armada Angkutan Wisata

Spesifikasi Armada	Kapasitas	Mesin	Panjang	Lebar	Tinggi	MST	Karoseri	Keunggulan	Kelemahan	Harga	Visualisasi
Mitsubishi Canter FE 71	20 Seats	3.907 cc	6470 mm	1835 mm	2508 mm	5150 kg	Adiputro seri Jetbus 3+ MC	mesin sudah dilengkapi dengan turbo intercooler, menggunakan suspensi terbaru dimana lebih empuk, cc mesin tidak terlalu tinggi menghasilkan kendaraan bertenaga dan irit bbm	masih menggunakan teknologi & ball nut pada steering, Tidak ada nya kamera mundur	Rp 385.700.000	
Isuzu ELF NLR 55B lx	20 Seats	2.771 cc	6170 mm	1835 mm	2170 mm	5100 kg	New Armada seri Prona Estate 2022	menggunakan jarak sumbu terpanjang dikelasnya sehingga mampu mengangkut penumpang dalam jumlah banyak. Fitur new front axle membuat kendaraan menjadi lebih stabil saat bermanuver	cc mesin yang tidak terlalu tinggi mengakibatkan kendaraan kurang bertenaga, Tidak ada nya kamera mundur	Rp 371.200.000	
Hino Dutro 110 SDBL	19 Seats	4.009 cc	6026 mm	1945 mm	2165 mm	7500 kg	Adiputro seri Jetbus 3 Jumbo	Menggunakan Stabilizer pada mesin, perawatan yang mudah dikarenakan menggunakan sasis mesin yang sederhana	cc mesin yang tinggi mengakibatkan kendaraan lebih boros dalam penggunaan bbm, Tidak ada nya kamera mundur, Tidak adanya ECU pada kendaraan	Rp 395.500.000	
Toyota Dyna 110 ST	16 Seats	4.009 cc	4764 mm	1717 mm	2120 mm	5200 kg	New Armada seri Coaster	menggunakan teknologi power steering, Jok lebih tebal, headlight menyatu dengan keseluruhan sisi depan bus, tersedia lampu fog lamp	cc mesin yang tinggi mengakibatkan kendaraan lebih boros dalam penggunaan bbm, Tidak ada nya kamera mundur	Rp 306.800.000	
Isuzu ELF NKR 55 lwb	20 Seats	2.771 cc	5505 MM	1695 mm	2127 mm	5100 kg	New Armada seri Prona Standard	Menggunakan teknologi Power Steering,	Tidak tersedia AC pada kendaraan, Tidak ada nya kamera mundur, masih menggunakan suspensi semi elliptical sehingga kurang empuk	Rp 296.000.000	

Berdasarkan tabel diatas jenis armada dapat disimpulkan dari pemilihan armada yang ada untuk memenuhi kebutuhan dari wisatawan dengan memperhatikan beberapa faktor. Berdasarkan banyaknya jumlah seat untuk penumpang yang akan digunakan adalah jenis kendaraan dengan 20 seat. Hal ini ditujukan untuk memenuhi kebutuhan permintaan dari wisatawan untuk angkutan wisata. Dimana pada tabel V.22 untuk jenis armada Toyota Dyna 110 ST yang hanya kapasitas 16 seat saja tidak menjadi pilihan selanjutnya. Selain kapasitas dari kendaraan, kapasitas mesin menjadi hal yang dipertimbangkan dalam pemilihan moda dimana dengan kondisi jalan di Kabupaten Padang Pariaman ada yang mendaki dan menurun dengan kapasitas mesin yang mumpuni tentu akan mempermudah operasional dari angkutan wisata, kapasitas mesin yang akan digunakan tentu dengan kapasitas mesin tidak terlalu besar, hal tersebut dikarenakan dengan kapasitas mesin/ CC mesin yang terlalu tinggi maka akan menyebabkan kendaraan lebih boros dalam penggunaan bahan bakar dimana akan menambah besaran dari biaya operasional kendaraan tersebut.

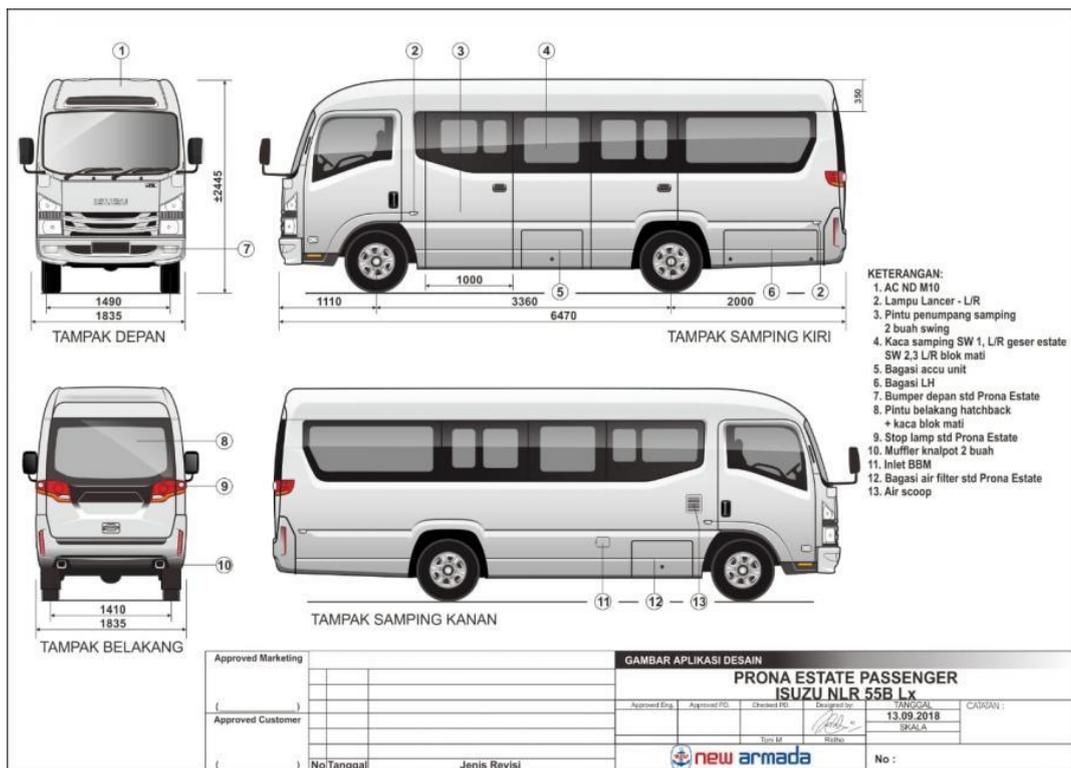
Berdasarkan hasil analisa tersebut, jenis armada yang sesuai untuk menjadi armada Angkutan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman adalah Isuzu ELF NLR 55B lx dengan karoseri New Armada seri Prona Estate 2022, dikarenakan memiliki beberapa keunggulan dimana memiliki kapasitas sebanyak 20 seat, kapasitas mesin tidak terlalu besar dengan tenaga mesin yang tinggi, dengan fitur new front axle membuat kendaraan menjadi lebih stabil saat bermanuver, menggunakan mesin 4JB1-TC yang dikenal bertenaga dan sangat irit, memiliki AC, USB Charging di setiap seat, Power Steering, memiliki Parking Camera, Retractable Seat Belt, dan Tilt Cabin, selain itu juga menggunakan rem jenis vacuum booster dengan sistem hidrolis untuk pengereman yang lebih teruji. harga lebih murah dibandingkan dengan kendaraan tipe sama.

Berikut merupakan spesifikasi perkiraan kendaraan atau armada yang akan diusulkan sebagai pengoperasian untuk angkutan rute kawasan wisata di Kabupaten Padang Pariaman :

**Tabel V. 23** Spesifikasi Armada Isuzu ELF NLR 55B lx

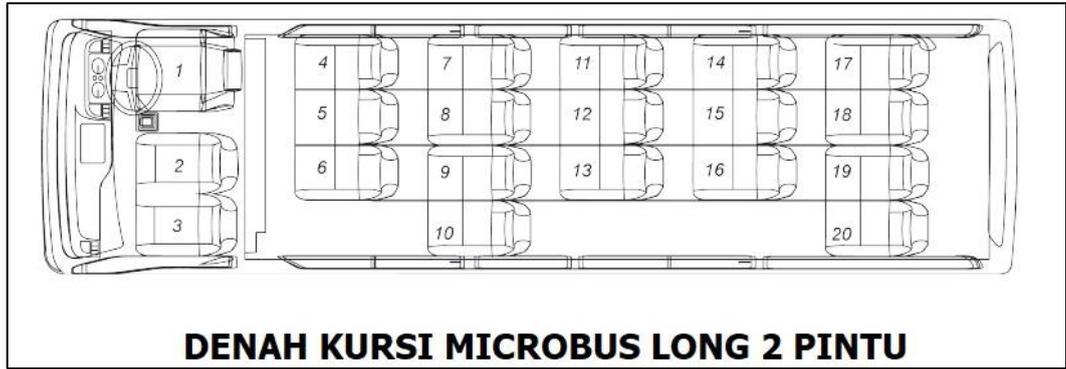
	Spesifikasi Armada
	Prona Estate Isuzu ELF NLR 55B lx
<b>Kapasitas</b>	20 Seats
<b>Mesin</b>	2.771 cc
<b>Panjang</b>	6170 mm
<b>Lebar</b>	1835 mm
<b>Tinggi</b>	2170 mm
<b>MST</b>	5100 kg

Sumber : Astra Isuzu, 2021



Sumber : Karoseri New Armada

**Gambar 5. 17** Dimensi Angkutan Wisata Tampak Depan, Belakang, dan Samping



*Sumber : Astra Isuzu, 2021*

**Gambar 5. 18** Dimensi Angkutan Wisata Tampak Atas



**Gambar 5. 19** Tampilan Dari Rencana Armada Yang Akan Digunakan

## **5.4 ANALISIS SISTEM OPERASIONAL KENDARAAN**

### **5.4.1 Waktu Operasi Angkutan Wisata**

Jam pelayanan operasi atau waktu operasi angkutan wisata memiliki perbedaan dengan waktu operasi dari angkutan umum pada waktunya hal ini dikarenakan angkutan wisata beroperasi pada waktu-waktu tertentu saja. Waktu operasi angkutan wisata ini direncanakan dengan mengikuti waktu operasional dari objek wisata tersebut.

Waktu operasi dari angkutan wisata pada hari kerja (*weekday*) direncanakan mengikuti waktu tersibuk wisatawan pada lokasi wisata, waktu pelayanannya di mulai dari jam 10.00 – 18.00 WIB. Sedangkan, waktu operasi angkutan wisata pada hari libur (*weekend*) direncanakan mengikuti waktu operasi lokasi wisata yaitu di mulai pukul 06:00 – 18:00 WIB.

### **5.4.2 Kecepatan Rencana Angkutan Wisata**

Kecepatan rencana ditetapkan sebagai kecepatan pada kondisi normal yang menjadi target maksimal kecepatan perjalanan angkutan Wisata. Kecepatan rencana yang direncanakan adalah 40 km/jam. Kecepatan rencana tersebut ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dimana dalam peraturan disebutkan bahwa batas kecepatan maksimal untuk wilayah perkotaan adalah 50 km/jam sedangkan batas kecepatan maksimal untuk wilayah pemukiman adalah sebesar 30 km/jam. Dengan asumsi bahwa jaringan rute yang direncanakan banyak melalui wilayah perkotaan dan sebagian pemukiman maka kecepatan rencana yang digunakan adalah 40 km/jam yang merupakan nilai rata-rata dari batas kecepatan maksimal di wilayah perkotaan dan wilayah pemukiman.

### **5.4.3 Faktor Muat Kendaraan (Load Factor)**

Faktor muat kendaraan (Load Factor) merupakan rasio dari perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan

kapasitas kendaraan. Faktor muat yang direncanakan untuk angkutan wisata ini adalah 70% dan terdapat cadangan 30% untuk mengakomodasikan penumpang, serta pada tingkat ini kesesakan penumpang di dalam kendaraan masih diterima. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002).

Factor muat rencana yang digunakan pada rencana pengoperasian angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman dengan sebesar 70% dari kapasitas kendaraan.

#### 5.4.4 Waktu Tempuh Angkutan Wisata

Waktu tempuh adalah perbandingan jarak tempuh dengan kecepatan operasi yang dibutuhkan oleh sebuah kendaraan untuk sampai ke tujuan dengan menggunakan rumus untuk mencari waktu tempuh adalah :

$$Waktu Tempuh = \frac{Panjang Rute}{Kecepatan Rute} \times 60$$

Diketahui :

Panjang Rute 1 Angkutan Wisata : 41 Km

$$Waktu Tempuh = \frac{41}{40} \times 60$$

Maka didapatkan untuk hasil waktu tempuh Rute 1 dari Angkutan Wisata Kabupaten Padang Pariaman adalah : 62 (1 jam 2 menit)

Panjang Rute 2 Angkutan Wisata : 38 Km

$$Waktu Tempuh = \frac{38}{40} \times 60$$

Maka didapatkan untuk hasil waktu tempuh dari Rute 2 Angkutan Wisata Kabupaten Padang Pariaman adalah : 57 (57 menit)

#### 5.4.5 Waktu Sirkulasi Angkutan Wisata (*Round Trip Time*)

Waktu sirkulasi angkutan wisata (*Round Trip Time*) adalah waktu perjalanan angkutan dari titik asal menuju ke titik tujuan angkutan wisata dan kembali lagi ke titik asal angkutan wisata tersebut dengan rute dan kecepatan yang tidak sama dengan berangkat. Rumus untuk

mencari waktu sirkulasi adalah :

$$CTABA = (TAB + TBA) + (\delta AB + \delta BA) + (TTA + TTB)$$

Keterangan :

CTABA = Waktu antara sirkulasi dari A ke B dan kembali ke A

TAB = Waktu perjalanan rata-rata dari A ke B

TBA = Waktu perjalanan rata-rata dari B ke A

$\delta AB$  = Deviasi waktu perjalanan dari B ke A

$\delta BA$  = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B

TTA = Waktu henti kendaraan di titik awal

TTB = waktu henti kendaraan di titik akhir

Dengan deviasi waktu perjalanan sebesar 5 % dari waktu perjalanan dan TTA+ TTB ditetapkan sebesar 10 % dari waktu perjalanan antara A dan B dan ditambahkan dengan waktu di tiap titik henti rute berangkat dan rute pulang.

Rute 1 Angkutan Wisata :

$$CTABA = (62 + 20) + ((5\% \times 62) + (5\% \times 20)) + ((10\% \times 62) + (10\% \times 20))$$

$$CTABA = 82 + 3,1 + 1 + 6,2 + 2$$

$$CTABA = 93,3 + 1 + 1$$

$$CTABA = 95,3$$

$$CTABA = 1 \text{ Jam } 35 \text{ Menit}$$

Dapat diketahui bahwa waktu sirkulasi rencana dari Rute 1 Angkutan Rute Kawasan Wisata Kabupaten Padang Pariaman adalah 1 jam 35 menit.

Rute 2 Angkutan Wisata :

$$CTABA = (57+23) + ((5\% \times 57) + (5\% \times 23)) + ((10\% \times 57) + (10\% \times 23))$$

$$CTABA = 80 + 2,85 + 1,15 + 5,7 + 2,3$$

$$CTABA = 91 + 1 + 1$$

$$CTABA = 93$$

$CTABA = 1 \text{ Jam } 33 \text{ Menit}$

Dapat diketahui bahwa waktu sirkulasi rencana dari Rute 2 Angkutan Rute Kawasan Wisata Kabupaten Padang Pariaman adalah 1 jam 33 menit.

#### 5.4.6 Jumlah RIT

Jumlah RIT merupakan jumlah perjalanan pulang pergi yang mampu di ditempuh oleh angkutan pariwisata pada selang waktu operasi kendaraan. Rumus untuk mencari waktu tempuh adalah :

$$JR = \frac{WO}{WP}$$

Keterangan :

JR = Jumlah rit (rit/kend)

WO = Waktu operasi kendaraan (menit)

WP = Waktu perjalanan/waktu sirkulasi kendaraan (menit)

##### a. Rute 1 Angkutan Wisata

###### 1. Hari Kerja

$$JR = \frac{480}{95,3}$$

Jumlah Rit = 5 rit

###### 2. Hari Libur

$$JR = \frac{720}{95,3}$$

Jumlah Rit = 7 rit

##### b. Rute 2 Angkutan Wisata

###### 1. Hari Kerja

$$JR = \frac{480}{93}$$

Jumlah Rit = 5 rit

###### 2. Hari Libur

$$JR = \frac{720}{93}$$

Jumlah Rit = 8 rit

Dari perhitungan jumlah rit dapat diketahui rata-rata jumlah rit yang diperoleh untuk setiap kendaraan dalam satu rute angkutan wisata ketika dalam jam operasi.

#### 5.4.7 Waktu Antara Kendaraan (*Headway*)

Waktu antara kendaraan (*Headway*) merupakan hasil perhitungan dari selisih waktu keberangkatan atau kedatangan antara kendaraan angkutan dengan kendaraan angkutan dibelakangnya dalam satu trayek pada suatu titik tertentu dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$H = \frac{60 \times C \times Lf}{P}$$

Keterangan :

H = Waktu antara (menit)

P = Rata-rata jumlah penumpang per jam pada seksi terpadat

C = Kapasitas kendaraan (seat)

Lf = factor muat (diambil 70%)

Contoh perhitungan angkutan wisata rute 1 pada waktu operasi hari kerja (*weekday*) :

$$H = \frac{60 \times 20 \times 70\%}{34}$$

$$H = 25$$

Jadi waktu antara kendaraan pada rute 1 pada waktu operasi hari kerja (*weekday*) adalah 23 menit

**Tabel V. 24** Waktu Antara (*Headway*)

JENIS ANGKUTAN	RUTE	WAKTU OPERASI	HEADWAY (MENIT)	
Bus Kecil Seat 20	RUTE 1	WEEKDAY	25	25 Menit
		WEEKEND	23	23 Menit
	RUTE 2	WEEKDAY	28	28 Menit
		WEEKEND	24	24 Menit

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari table V.23 waktu antara untuk Rute 1 Angkutan Wisata Kabupaten Padang Pariaman pada hari kerja (*weekday*) adalah 25 menit dan untuk hari libur (*weekend*) adalah 23 menit. Sedangkan untuk Rute 2 Angkutan Wisata Kabupaten Padang Pariaman memiliki waktu antara 28 menit pada hari kerja (*weekday*) dan 24 menit pada hari libur (*weekend*).

#### 5.4.8 Frekuensi

Frekuensi adalah jumlah perjalanan angkutan wisata pada satu trayek dalam kurun waktu satu jam operasi. Frekuensi yang didapatkan dari hasil analisis adalah sebagai berikut :

$$F = \frac{60}{H}$$

Keterangan :

F = Frekuensi (kend/jam)

H = *Headway* (menit)

**Tabel V. 25** Frekuensi Kendaraan per jam

JENIS ANGKUTAN	RUTE	WAKTU OPERASI	FREKUENSI
Bus Kecil Seat 20	RUTE 1	<i>WEEKDAY</i>	2 Kendaraan
		<i>WEEKEND</i>	3 Kendaraan
	RUTE 2	<i>WEEKDAY</i>	2 Kendaraan
		<i>WEEKEND</i>	3 Kendaraan

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

Berdasarkan table V.25 frekuensi pada hari libur (*weekend*) adalah 3 kendaraan/jam. Dan untuk pada hari kerja (*weekday*) adalah 2 kendaraan/jam.

#### 5.4.9 Jumlah Kebutuhan Armada

Jumlah armada yang dibutuhkan nantinya dalam pengoperasian Angkutan Rute Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman dengan menggunakan rumus berikut untuk mengetahui kebutuhan jumlah armada :

$$K = \frac{CT}{H \times fA}$$

Keterangan :

K = Jumlah Kendaraan

CT= Waktu sirkulasi (menit)

H = *Headway* (menit)

Fa = Faktor ketersediaan kendaraan

Contoh perhitungan jumlah armada yang dibutuhkan untuk Rute 1 Angkutan Rute Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman pada hari kerja (*Weekday*) adalah :

$$K = \frac{93}{25 \times 100\%}$$

$$K = 3,72$$

$$K = 4 \text{ Kendaraan}$$

**Tabel V. 26** Jumlah Kebutuhan Armada Tiap Rute

JENIS ANGKUTAN	RUTE	WAKTU OPERASI	JUMLAH ARMADA YANG DIBUTUHKAN
Bus Kecil Seat 20	RUTE 1	WEEKDAY	4 UNIT
		WEEKEND	4 UNIT
	RUTE 2	WEEKDAY	3 UNIT
		WEEKEND	4 UNIT

Sumber : Hasil Analisis 2022

Pada table V.25 kebutuhan jumlah armada untuk Rute 1 Angkutan Wisata pada hari kerja (*Weekday*) dan juga pada hari libur (*Weekend*) adalah 4 unit. Sedangkan jumlah kebutuhan armada untuk Rute 2 Angkutan Wisata pada hari kerja (*Weekday*) adalah 3 unit dan pada hari libur (*Weekend*) adalah 4 unit.

## 5.5 ANALISIS PENJADWALAN

Penjadwalan angkutan wisata merupakan hasil akhir dari analisis manajemen operasional angkutan yang telah dilakukan. Penjadwalan bertujuan untuk menyusun semua rencana perjalanan agar dapat dilaksanakan dengan baik sehingga mampu meminimalkan jumlah armada yang akan dioperasikan nantinya. Informasi-informasi yang diperlukan dalam menetapkan suatu penjadwalan adalah :

- a. Waktu Perjalanan
- b. Waktu Sirkulasi
- c. *Headway* (Waktu Antara)
- d. Kecepatan rencana
- e. Frekuensi Kendaraan
- f. Jumlah Armada

Penjadwalan dari angkutan wisata disusun dengan 2 waktu operasi yaitu penjadwalan angkutan wisata pada hari kerja (weekday) dan penjadwalan angkutan wisata pada hari libur (weekend). Untuk waktu operasi pada hari libur (weekend) direncanakan mengikuti waktu operasi lokasi wisata, yakni pelayanan dimulai dari pukul 06.00 – 18.00 WIB dengan waktu antar kendaraan Rute 1 angkutan wisata 23 menit dan Rute 2 angkutan wisata 24 menit.

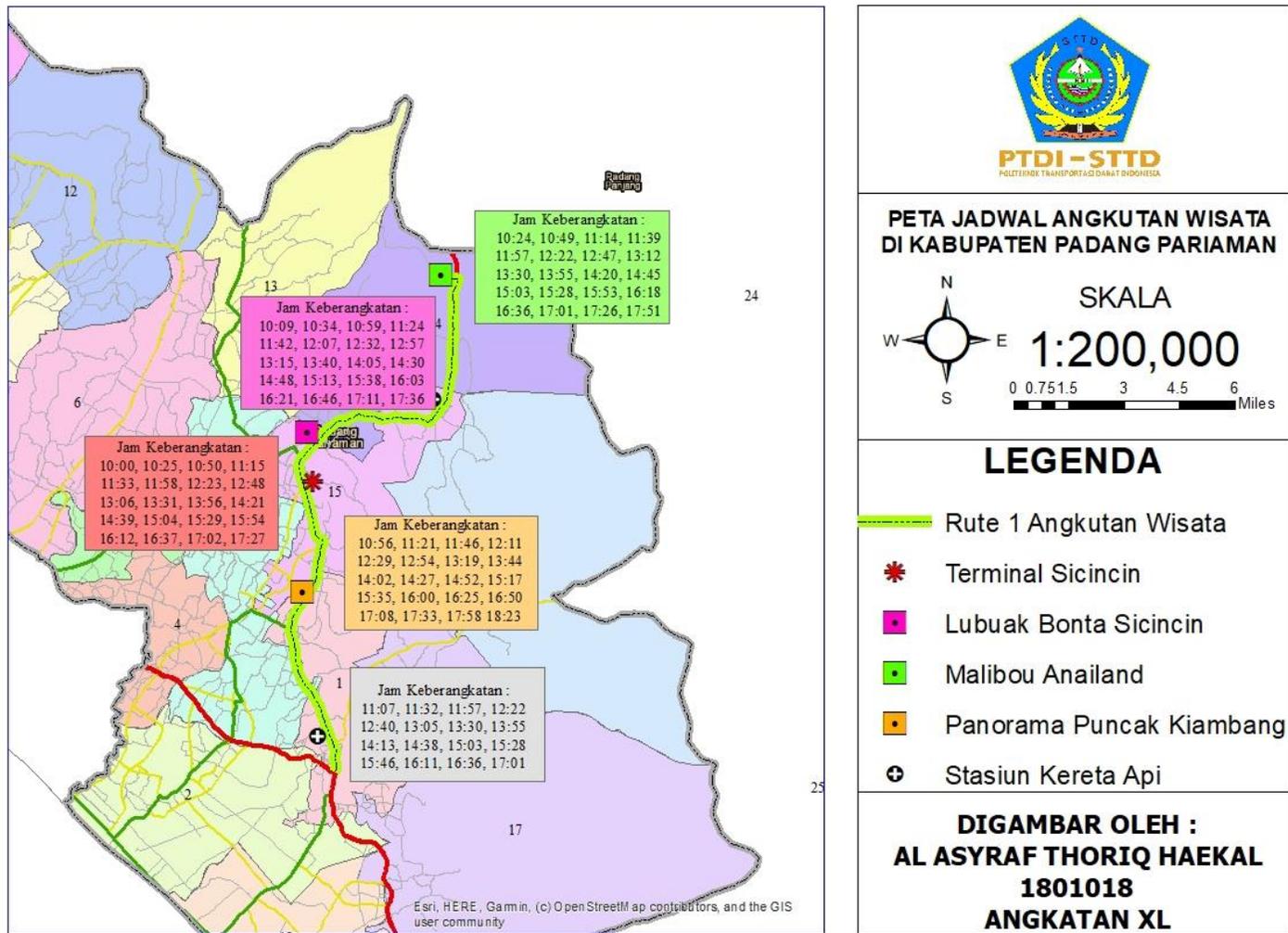
Dan untuk waktu operasi pada hari kerja (weekday) direncanakan mengikuti waktu tersibuk wisatawan yang melakukan kunjungan ke objek-objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman yakni dimulai pukul 10.00 – 18.00 WIB, dengan waktu antar kendaraan Rute 1 angkutan wisata yakni 25 menit dan Rute 2 angkutan wisata dengan waktu antar kendaraan 28 menit.

Berikut adalah hasil penjadwalan rencana dari angkutan wute kawasan wisata yang akan direncanakan di Kabupaten Padang Pariaman :

**Tabel V. 27** Penjadwalan Rute 1 Hari Kerja (Weekday)

Rit	Angkutan Wisata	Terminal Sicincin		Lubuak Bonta Sicincin		Malibou Anailand		Panorama Puncak Kiambang		Pasar Lubuk Alung	
		Tiba	Berangkat	Tiba	Berangkat	Tiba	Berangkat	Tiba	Berangkat	Tiba	Berangkat
1	1		10:00	10:08	10:09	10:23	10:24	10:55	10:56	11:05	11:07
	2		10:25	10:33	10:34	10:48	10:49	11:20	11:21	11:30	11:32
	3		10:50	10:58	10:59	11:13	11:14	11:45	11:46	11:55	11:57
	4		11:15	11:23	11:24	11:38	11:39	12:10	12:11	12:20	12:22
2	1	11:27	11:33	11:41	11:42	11:56	11:57	12:28	12:29	12:38	12:40
	2	11:52	11:58	12:06	12:07	12:21	12:22	12:53	12:54	13:03	13:05
	3	12:17	12:23	12:31	12:32	12:46	12:47	13:18	13:19	13:28	13:30
	4	12:42	12:48	12:56	12:57	13:11	13:12	13:43	13:44	13:53	13:55
3	1	13:00	13:06	13:14	13:15	13:29	13:30	14:01	14:02	14:11	14:13
	2	13:25	13:31	13:39	13:40	13:54	13:55	14:26	14:27	14:36	14:38
	3	13:50	13:56	14:04	14:05	14:19	14:20	14:51	14:52	15:01	15:03
	4	14:15	14:21	14:29	14:30	14:44	14:45	15:16	15:17	15:26	15:28
4	1	14:33	14:39	14:47	14:48	15:02	15:03	15:34	15:35	15:44	15:46
	2	14:58	15:04	15:12	15:13	15:27	15:28	15:59	16:00	16:09	16:11
	3	15:23	15:29	15:37	15:38	15:52	15:53	16:24	16:25	16:34	16:36
	4	15:48	15:54	16:02	16:03	16:17	16:18	16:49	16:50	16:59	17:01
5	1	16:06	16:12	16:20	16:21	16:35	16:36	17:07	17:08	17:17	
	2	16:31	16:37	16:45	16:46	17:00	17:01	17:32	17:33	17:42	
	3	16:56	17:02	17:10	17:11	17:25	17:26	17:57	17:58	18:07	
	4	17:21	17:27	17:35	17:36	17:50	17:51	18:22	18:23	18:32	

Sumber : Hasil Analisis 2022



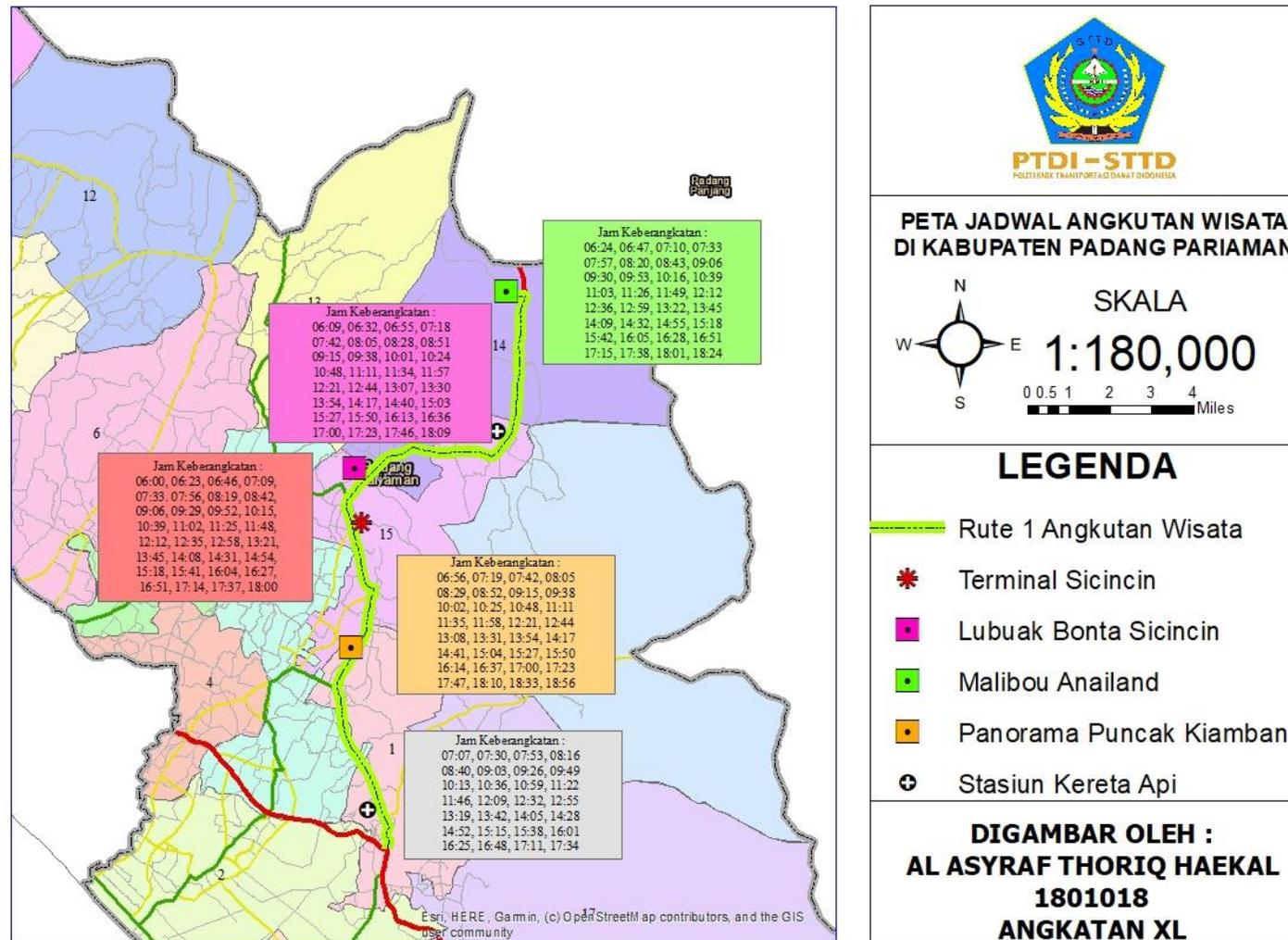
**Gambar 5. 20** Peta Jadwal Rute 1 Angkutan Wisata Hari Kerja (Weekday)

**Tabel V. 28** Penjadwalan Rute 1 Hari Libur (Weekend)

Rit	Angkutan Wisata	Terminal Sicincin		Lubuak Bonta Sicincin		Malibou Anailand		Panorama Puncak Kiambang		Pasar Lubuk Alung	
		Tiba	Berangkat	Tiba	Berangkat	Tiba	Berangkat	Tiba	Berangkat	Tiba	Berangkat
1	1		06:00	06:08	06:09	06:23	06:24	06:55	06:56	07:05	07:07
	2		06:23	06:31	06:32	06:46	06:47	07:18	07:19	07:28	07:30
	3		06:46	06:54	06:55	07:09	07:10	07:41	07:42	07:51	07:53
	4		07:09	07:17	07:18	07:32	07:33	08:04	08:05	08:14	08:16
2	1	07:27	07:33	07:41	07:42	07:56	07:57	08:28	08:29	08:38	08:40
	2	07:50	07:56	08:04	08:05	08:19	08:20	08:51	08:52	09:01	09:03
	3	08:13	08:19	08:27	08:28	08:42	08:43	09:14	09:15	09:24	09:26
	4	08:36	08:42	08:50	08:51	09:05	09:06	09:37	09:38	09:47	09:49
3	1	09:00	09:06	09:14	09:15	09:29	09:30	10:01	10:02	10:11	10:13
	2	09:23	09:29	09:37	09:38	09:52	09:53	10:24	10:25	10:34	10:36
	3	09:46	09:52	10:00	10:01	10:15	10:16	10:47	10:48	10:57	10:59
	4	10:09	10:15	10:23	10:24	10:38	10:39	11:10	11:11	11:20	11:22
4	1	10:33	10:39	10:47	10:48	11:02	11:03	11:34	11:35	11:44	11:46
	2	10:56	11:02	11:10	11:11	11:25	11:26	11:57	11:58	12:07	12:09
	3	11:19	11:25	11:33	11:34	11:48	11:49	12:20	12:21	12:30	12:32
	4	11:42	11:48	11:56	11:57	12:11	12:12	12:43	12:44	12:53	12:55
5	1	12:06	12:12	12:20	12:21	12:35	12:36	13:07	13:08	13:17	13:19
	2	12:29	12:35	12:43	12:44	12:58	12:59	13:30	13:31	13:40	13:42
	3	12:52	12:58	13:06	13:07	13:21	13:22	13:53	13:54	14:03	14:05
	4	13:15	13:21	13:29	13:30	13:44	13:45	14:16	14:17	14:26	14:28

6	1	13:39	13:45	13:53	13:54	14:08	14:09	14:40	14:41	14:50	14:52
	2	14:02	14:08	14:16	14:17	14:31	14:32	15:03	15:04	15:13	15:15
	3	14:25	14:31	14:39	14:40	14:54	14:55	15:26	15:27	15:36	15:38
	4	14:48	14:54	15:02	15:03	15:17	15:18	15:49	15:50	15:59	16:01
7	1	15:12	15:18	15:26	15:27	15:41	15:42	16:13	16:14	16:23	16:25
	2	15:35	15:41	15:49	15:50	16:04	16:05	16:36	16:37	16:46	16:48
	3	15:58	16:04	16:12	16:13	16:27	16:28	16:59	17:00	17:09	17:11
	4	16:21	16:27	16:35	16:36	16:50	16:51	17:22	17:23	17:32	17:34
8	1	16:45	16:51	16:59	17:00	17:14	17:15	17:46	17:47	17:56	
	2	17:08	17:14	17:22	17:23	17:37	17:38	18:09	18:10	18:19	
	3	17:31	17:37	17:45	17:46	18:00	18:01	18:32	18:33	18:42	
	4	17:54	18:00	18:08	18:09	18:23	18:24	18:55	18:56	19:05	

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

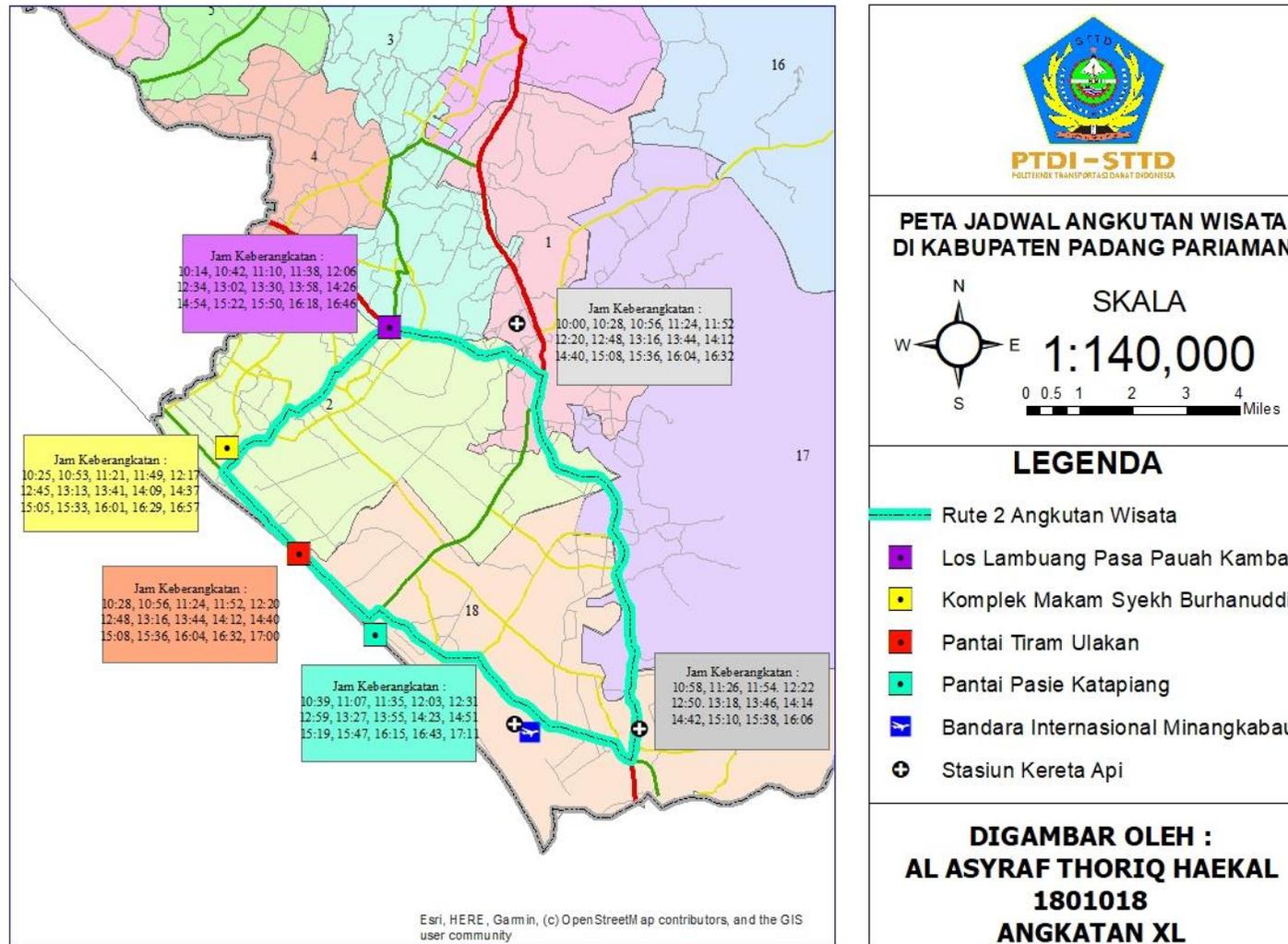


**Gambar 5. 21** Peta Jadwal Rute 1 Angkutan Wisata Hari Libur (Weekend)

**Tabel V. 29** Penjadwalan Rute 2 Hari Kerja (Weekday)

rit	Angkutan Wisata	Pasar Lubuk Alung		Los Lambuang Pasa Pauah Kamba		Makam Syekh Burhanuddin		Pantai Tiram Ulakan		Pantai Pasie Katapiang		Stasiun Duku	
		Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
		1	1		10:00	10:13	10:14	10:24	10:25	10:27	10:29	10:39	10:40
	2		10:28	10:41	10:42	10:52	10:53	10:55	10:57	11:07	11:08	11:25	11:26
	3		10:56	11:09	11:10	11:20	11:21	11:23	11:25	11:35	11:36	11:53	11:54
2	1	11:28	11:24	11:37	11:38	11:48	11:49	11:51	11:53	12:03	12:04	12:21	12:22
	2	11:56	11:52	12:05	12:06	12:16	12:17	12:19	12:21	12:31	12:32	12:49	12:50
	3	12:24	12:20	12:33	12:34	12:44	12:45	12:47	12:49	12:59	13:00	13:17	13:18
3	1	12:52	12:48	13:01	13:02	13:12	13:13	13:15	13:17	13:27	13:28	13:45	13:46
	2	13:20	13:16	13:29	13:30	13:40	13:41	13:43	13:45	13:55	13:56	14:13	14:14
	3	13:48	13:44	13:57	13:58	14:08	14:09	14:11	14:13	14:23	14:24	14:41	14:42
4	1	14:16	14:12	14:25	14:26	14:36	14:37	14:39	14:41	14:51	14:52	15:09	15:10
	2	14:44	14:40	14:53	14:54	15:04	15:05	15:07	15:09	15:19	15:20	15:37	15:38
	3	15:12	15:08	15:21	15:22	15:32	15:33	15:35	15:37	15:47	15:48	16:05	16:06
5	1	15:40	15:36	15:49	15:50	16:00	16:01	16:03	16:05	16:15	16:16	16:33	
	2	16:08	16:04	16:17	16:18	16:28	16:29	16:31	16:33	16:43	16:44	17:01	
	3	16:36	16:32	16:45	16:46	16:56	16:57	16:59	17:01	17:11	17:12	17:29	

Sumber : Hasil Analisis 2022



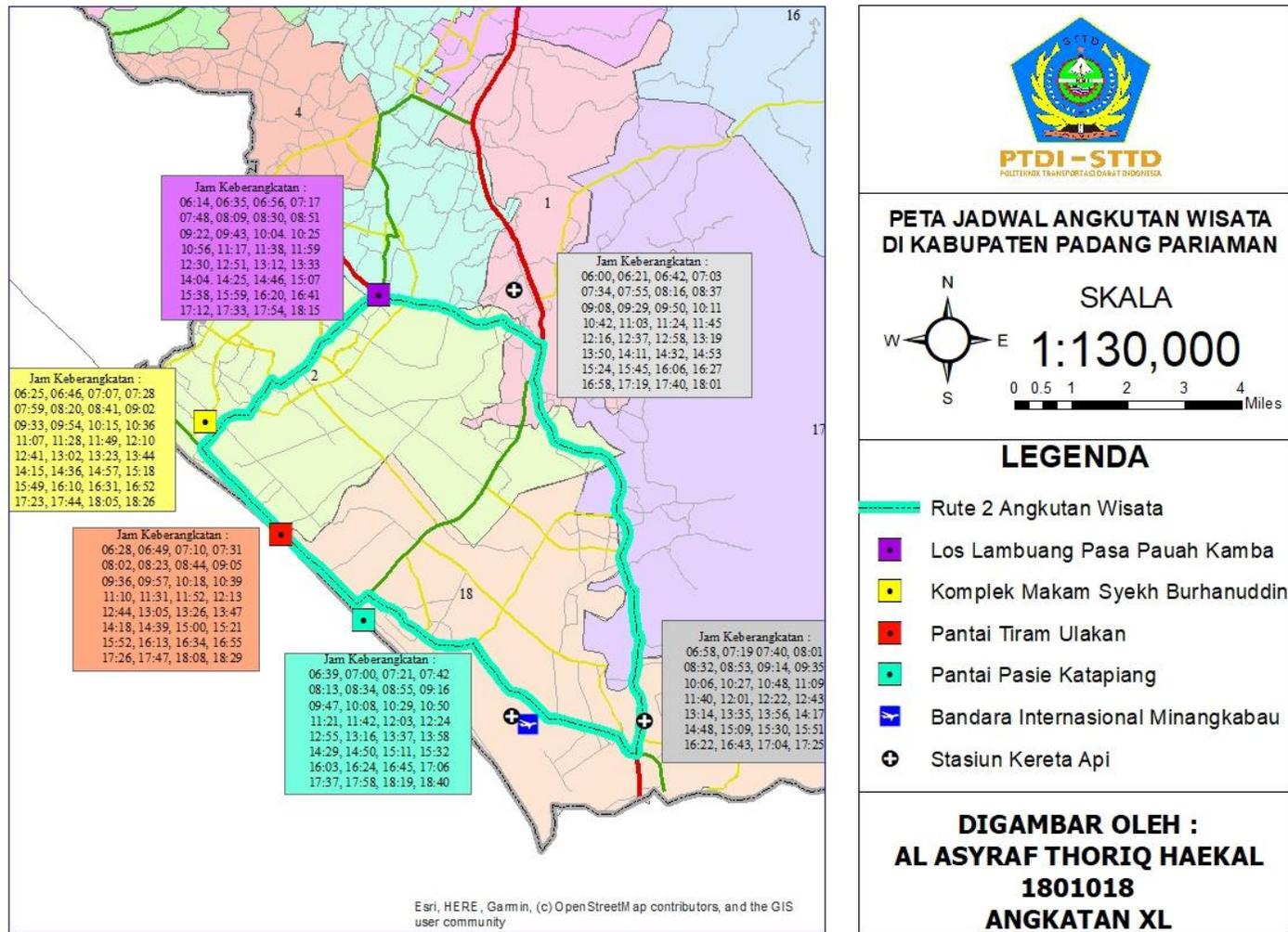
**Gambar 5. 22** Peta Jadwal Rute 2 Angkutan Wisata Hari Kerja (Weekday)

**Tabel V. 30** Penjadwalan Rute 2 Hari Libur (Weekend)

rit	Angkutan Wisata	Pasar Lubuk Alung		Los Lambuang Pasa Pauah Kamba		Makam Syekh Burhanuddin		Pantai Tiram Ulakan		Pantai Pasie Katapiang		Stasiun Duku	
		Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
1	1		06:00	06:13	06:14	06:24	06:25	06:27	06:28	06:38	06:39	06:56	06:58
	2		06:24	06:37	06:38	06:48	06:49	06:51	06:52	07:02	07:03	07:20	07:22
	3		06:48	07:01	07:02	07:12	07:13	07:15	07:16	07:26	07:27	07:44	07:46
	4		07:12	07:25	07:26	07:36	07:37	07:39	07:40	07:50	07:51	08:08	08:10
2	1	07:28	07:34	07:47	07:48	07:58	07:59	08:01	08:02	08:12	08:13	08:30	08:32
	2	07:52	07:58	08:11	08:12	08:22	08:23	08:25	08:26	08:36	08:37	08:54	08:56
	3	08:16	08:22	08:35	08:36	08:46	08:47	08:49	08:50	09:00	09:01	09:18	09:20
	4	08:40	08:46	08:59	09:00	09:10	09:11	09:13	09:14	09:24	09:25	09:42	09:44
3	1	09:02	09:08	09:21	09:22	09:32	09:33	09:35	09:36	09:46	09:47	10:04	10:06
	2	09:26	09:32	09:45	09:46	09:56	09:57	09:59	10:00	10:10	10:11	10:28	10:30
	3	09:50	09:56	10:09	10:10	10:20	10:21	10:23	10:24	10:34	10:35	10:52	10:54
	4	10:14	10:20	10:33	10:34	10:44	10:45	10:47	10:48	10:58	10:59	11:16	11:18
4	1	10:36	10:42	10:55	10:56	11:06	11:07	11:09	11:10	11:20	11:21	11:38	11:40
	2	11:00	11:06	11:19	11:20	11:30	11:31	11:33	11:34	11:44	11:45	12:02	12:04
	3	11:24	11:30	11:43	11:44	11:54	11:55	11:57	11:58	12:08	12:09	12:26	12:28
	4	11:48	11:54	12:07	12:08	12:18	12:19	12:21	12:22	12:32	12:33	12:50	12:52

5	1	12:10	12:16	12:29	12:30	12:40	12:41	12:43	12:44	12:54	12:55	13:12	13:14
	2	12:34	12:40	12:53	12:54	13:04	13:05	13:07	13:08	13:18	13:19	13:36	13:38
	3	12:58	13:04	13:17	13:18	13:28	13:29	13:31	13:32	13:42	13:43	14:00	14:02
	4	13:22	13:28	13:41	13:42	13:52	13:53	13:55	13:56	14:06	14:07	14:24	14:26
6	1	13:44	13:50	14:03	14:04	14:14	14:15	14:17	14:18	14:28	14:29	14:46	14:48
	2	14:08	14:14	14:27	14:28	14:38	14:39	14:41	14:42	14:52	14:53	15:10	15:12
	3	14:32	14:38	14:51	14:52	15:02	15:03	15:05	15:06	15:16	15:17	15:34	15:36
	4	14:56	15:02	15:15	15:16	15:26	15:27	15:29	15:30	15:40	15:41	15:58	16:00
7	1	15:18	15:24	15:37	15:38	15:48	15:49	15:51	15:52	16:02	16:03	16:20	16:22
	2	15:42	15:48	16:01	16:02	16:12	16:13	16:15	16:16	16:26	16:27	16:44	16:46
	3	16:06	16:12	16:25	16:26	16:36	16:37	16:39	16:40	16:50	16:51	17:08	17:10
	4	16:30	16:36	16:49	16:50	17:00	17:01	17:03	17:04	17:14	17:15	17:32	17:34
8	1	16:52	16:58	17:11	17:12	17:22	17:23	17:25	17:26	17:36	17:37	17:54	
	2	17:16	17:22	17:35	17:36	17:46	17:47	17:49	17:50	18:00	18:01	18:18	
	3	17:40	17:46	17:59	18:00	18:10	18:11	18:13	18:14	18:24	18:25	18:42	
	4	18:04	18:10	18:23	18:24	18:34	18:35	18:37	18:38	18:48	18:49	19:06	

Sumber : Hasil Analisis 2022



**Gambar 5. 23** Peta Jadwal Rute 2 Angkutan Wisata Hari Libur (Weekend)

## 5.6 ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN

Perhitungan besaran dari biaya operasional kendaraan dilakukan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) ini meliputi besaran pengeluaran yang harus dikeluarkan oleh pengusaha angkutan setiap hari, tiap bulan dan tiap tahun untuk biaya pemeliharaan kendaraan dan pengoperasian usaha angkutan.

Dalam perhitungan besarnya biaya operasi kendaraan terdapat banyak komponen – komponen yang harus diperhitungkan. Jika ditinjau dari kegiatan usaha angkutan biaya yang dikeluarkan, untuk suatu produksi jasa angkutan yang akan dijual kepada pemakai jasa, dapat dibagi dalam tiga bagian, yaitu:

1. Yang dikeluarkan untuk pengelolaan perusahaan
2. Yang dikeluarkan untuk operasi kendaraan, dan
3. Yang dikeluarkan untuk retribusi, iuran, sumbangan, dan yang berkenaan dengan pemilikan usaha dan operasi.

Untuk memudahkan perhitungan biaya pokok, perlu dilakukan pengelompokan biaya dengan teknik pendekatan sebagai berikut:

1. Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan
  - a. Biaya produksi adalah biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi
  - b. Biaya organisasi adalah semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan, dan
  - c. Biaya pemasaran adalah biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.
2. Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan
  - a. Biaya langsung adalah biaya yang berkaitan langsung dengan

produk jasa yang dihasilkan.

- b. Biaya tidak langsung adalah biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan.

Setelah mengetahui harga komponen kendaraan dan biaya – biaya yang akan digunakan dalam perhitungan biaya operasional kendaraan, maka selanjutnya dapat dihitung seberapa besarnya biaya operasi kendaraan yang akan dikeluarkan untuk mengoperasikan kendaraan dalam satu tahun. Berikut adalah perhitungan biaya operasional kendaraan untuk angkutan pariwisata di Kabupaten Padang Pariaman :

1. Karakteristik Kendaraan
  - a. Tipe Kendaraan : Bus Kecil
  - b. Jenis Pelayanan : Angkutan Wisata
  - c. Kapasitas : 20 Penumpang

2. Produksi per kendaraan

Produksi per kendaraan Rute 1 angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman adalah sebagai berikut :

**Tabel V. 31** Rekapitulasi Produksi Kendaraan Rute 1 Hari Kerja (Weekday)

No	Keterangan	Nilai	Satuan
1	Km-tempuh / rit	54	km
2	Km-tempuh / hari	270	km
3	Frekuensi / hari	16	trip
4	Frekuensi / bulan	320	trip
5	Seat-km / rit	20	seat-km
6	Seat-km / hari	100	seat-km
7	Seat - km / bulan	2000	seat-km
8	Seat - km / tahun	24000	seat-km
9	Hari operasi / bulan	20	hari
10	Hari operasi / tahun	240	hari
11	Km-tempuh / bulan	5400	km
12	Km-tempuh / tahun	64800	km

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

**Tabel V. 32** Rekapitulasi Produksi Kendaraan Rute 1 Hari Libur (Weekend)

No	Keterangan	Nilai	Satuan
1	Km-tempuh / rit	54	km
2	Km-tempuh / hari	378	km
3	Frekuensi / hari	36	trip
4	Frekuensi / bulan	288	trip
5	Seat-km / rit	20	seat-km
6	Seat-km / hari	140	seat-km
7	Seat - km / bulan	1120	seat-km
8	Seat - km / tahun	13440	seat-km
9	Hari operasi / bulan	8	hari
10	Hari operasi / tahun	96	hari
11	Km-tempuh / bulan	3024	km
12	Km-tempuh / tahun	36288	km

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

Produksi per kendaraan Rute 2 angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman adalah sebagai berikut :

**Tabel V. 33** Rekapitulasi Produksi Kendaraan Rute 2 Hari Kerja (Weekday)

No	Keterangan	Nilai	Satuan
1	Km-tempuh / rit	53	km
2	Km-tempuh / hari	265	km
3	Frekuensi / hari	16	trip
4	Frekuensi / bulan	320	trip
5	Seat-km / rit	20	seat-km
6	Seat-km / hari	100	seat-km
7	Seat - km / bulan	2000	seat-km
8	Seat - km / tahun	24000	seat-km
9	Hari operasi / bulan	20	hari
10	Hari operasi / tahun	240	hari
11	Km-tempuh / bulan	5300	km
12	Km-tempuh / tahun	63600	km

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

**Tabel V. 34** Produksi Kendaraan Rute 2 Hari Libur (Weekend)

No	Keterangan	Nilai	Satuan
1	Km-tempuh / rit	53	km
2	Km-tempuh / hari	424	km
3	Frekuensi / hari	36	trip

4	Frekuensi / bulan	288	trip
5	Seat-km / rit	20	seat-km
6	Seat-km / hari	160	seat-km
7	Seat - km / bulan	1280	seat-km
8	Seat - km / tahun	15360	seat-km
9	Hari operasi / bulan	8	hari
10	Hari operasi / tahun	96	hari
11	Km-tempuh / bulan	3392	km
12	Km-tempuh / tahun	40704	km

Sumber : Hasil Analisis 2022

### 3. Biaya Langsung

Perhitungan dari biaya langsung untuk Biaya Operasional Kendaraan Rute 1 Angkutan Rute Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman adalah sebagai berikut :

**Tabel V. 35** Rekapitulasi Biaya Langsung Rute 1 Hari Kerja (Weekday)

Komponen Biaya		Biaya (per bus-km)
Biaya Langsung	Penyusutan kendaraan	Rp 917
	Bunga modal	Rp 163
	Gaji dan tunjangan awak kendaraan	Rp 465
	Bahan bakar minyak	Rp 515
	Ban	Rp 192
	Service kecil	Rp 160
	Service besar	Rp 125
	Pemeriksaan umum	Rp 155
	Cuci bus	Rp 185
	STNK/pajak kendaraan	Rp 62
	Kir	Rp 3
	Retribusi	Rp 11
	Asuransi	Rp 143

Sumber : Hasil Analisis 2022

**Tabel V. 36** Rekapitulasi Biaya Langsung Rute 1 Hari Libur (Weekend)

Komponen Biaya		Biaya (per bus-km)
Biaya Langsung	Penyusutan kendaraan	Rp 1,637
	Bunga modal	Rp 292
	Gaji dan tunjangan awak kendaraan	Rp 831
	Bahan bakar minyak	Rp 515

Ban	Rp	192
<i>Service</i> kecil	Rp	160
<i>Service</i> besar	Rp	125
Pemeriksaan umum	Rp	155
Cuci bus	Rp	132
STNK/pajak kendaraan	Rp	111
Kir	Rp	6
Retribusi	Rp	8
Asuransi	Rp	256

Sumber : Hasil Analisis 2022

Perhitungan dari biaya langsung untuk Biaya Operasional Kendaraan Rute 2 Angkutan Rute Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman adalah sebagai berikut :

**Tabel V. 37** Rekapitulasi Biaya Langsung Rute 2 Hari Kerja (Weekday)

Komponen Biaya		Biaya (per bus-km)
Biaya Langsung	Penyusutan kendaraan	Rp 934
	Bunga modal	Rp 166
	Gaji dan tunjangan awak kendaraan	Rp 474
	Bahan bakar minyak	Rp 515
	Ban	Rp 192
	<i>Service</i> kecil	Rp 160
	<i>Service</i> besar	Rp 125
	Pemeriksaan umum	Rp 155
	Cuci bus	Rp 189
	STNK/pajak kendaraan	Rp 63
	Kir	Rp 3
	Retribusi	Rp -
	Asuransi	Rp 146

Sumber : Hasil Analisis 2022

**Tabel V. 38** Rekapitulasi Biaya Langsung Rute 2 Hari Libur (Weekend)

Komponen Biaya		Biaya (per bus-km)
Biaya Langsung	Penyusutan kendaraan	Rp 1,459
	Bunga modal	Rp 260
	Gaji dan tunjangan awak kendaraan	Rp 741
	Bahan bakar minyak	Rp 515
	Ban	Rp 192
	<i>Service</i> kecil	Rp 160
	<i>Service</i> besar	Rp 125

Pemeriksaan umum	Rp	155
Cuci bus	Rp	118
STNK/pajak kendaraan	Rp	99
Kir	Rp	5
Retribusi	Rp	-
Asuransi	Rp	228

Sumber : Hasil Analisis 2022

#### 4. Biaya Tidak Langsung

Perhitungan biaya tidak langsung pada biaya operasional kendaraan Rute 1 angkutan kawasan wisata Kab. Padang Pariaman adalah sebagai berikut :

**Tabel V. 39** Rekapitulasi Biaya Tidak Langsung Rute 1 Hari Kerja (Weekday)

NO	JENIS BIAYA	JUMLAH
1	IZIN TRAYEK	Rp5,000,000
2	IZIN USAHA	Rp500,000
JUMLAH		Rp5,500,000
BIAYA TIDAK LANGSUNG/KEND-KM		Rp 21

Sumber : Hasil Analisis 2022

**Tabel V. 40** Rekapitulasi Biaya Tidak Langsung Rute 1 Hari Libur (Weekend)

NO	JENIS BIAYA	JUMLAH
1	IZIN TRAYEK	Rp5,000,000
2	IZIN USAHA	Rp500,000
JUMLAH		Rp5,500,000
BIAYA TIDAK LANGSUNG/KEND-KM		Rp 38

Sumber : Hasil Analisis 2022

Perhitungan biaya tidak langsung pada biaya operasional kendaraan Rute 2 angkutan kawasan wisata Kab. Padang Pariaman adalah sebagai berikut :

**Tabel V. 41** Rekapitulasi Biaya Tidak Langsung Rute 2 Hari Kerja (Weekday)

NO	JENIS BIAYA	JUMLAH
1	IZIN TRAYEK	Rp5,000,000
2	IZIN USAHA	Rp500,000
JUMLAH		Rp5,500,000
BIAYA TIDAK LANGSUNG/KEND-KM		Rp 29

Sumber : Hasil Analisis 2022

**Tabel V. 42** Rekapitulasi Biaya Tidak Langsung Rute 2 Hari Libur (Weekend)

NO	JENIS BIAYA	JUMLAH
1	IZIN TRAYEK	Rp5,000,000
2	IZIN USAHA	Rp500,000
JUMLAH		Rp5,500,000
BIAYA TIDAK LANGSUNG/KEND-KM		Rp 34

Sumber : Hasil Analisis 2022

#### 5. Biaya Pokok Per Kendaraan

Biaya pokok dihitung sebelum memasukkan besarnya keuntungan bagi operator. Jadi besarnya biaya pokok untuk tiap kendaraan di Rute 1 Angkutan Wisata Kabupaten Padang Pariaman yaitu sebesar Rp. 3.118 pada hari kerja (weekday) dan sebesar Rp. 4.456 pada hari libur (weekend).

**Tabel V. 43** Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 1 Hari Kerja (Weekday)

NO	Biaya Pokok	Jumlah
1	Biaya Langsung	Rp 3,096
2	Biaya Tidak Langsung	Rp 21
Jumlah		Rp 3,118

Sumber : Hasil Analisis 2022

**Tabel V. 44** Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 1 Hari Libur (Weekend)

NO	Biaya Pokok	Jumlah
1	Biaya Langsung	Rp 4,418
2	Biaya Tidak Langsung	Rp 38
Jumlah		Rp 4,456

Sumber : Hasil Analisis 2022

Biaya pokok untuk tiap kendaraan di Rute 2 Angkutan Wisata Kabupaten Padang Pariaman yaitu sebesar Rp. 3.151 pada hari kerja (weekday) dan sebesar Rp. 4.090 pada hari libur (weekend).

**Tabel V. 45** Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 2 Hari Kerja (Weekday)

NO	Biaya Pokok	Jumlah
1	Biaya Langsung	Rp 3,122
2	Biaya Tidak Langsung	Rp 29
Jumlah		Rp 3,151

Sumber : Hasil Analisis 2022

**Tabel V. 46** Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 2 Hari Libur (Weekend)

NO	Biaya Pokok	Jumlah
1	Biaya Langsung	Rp 4,056
2	Biaya Tidak Langsung	Rp 34
	Jumlah	Rp 4,090

*Sumber : Hasil Analisis 2022*

## 5.7 ANALISIS PERHITUNGAN TARIF DAN ATP WTP

### 5.7.1 Perhitungan Tarif

Berdasarkan hasil analisa dari perhitungan biaya operasional kendaraan, didapatkan besaran tarif angkutan wisata per penumpang. Dengan nilai factor muat yang digunakan adalah 70% sesuai dengan keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat nomor SK. 687/AJ. 206/DRJD/2002. Berikut merupakan perhitungan tarif angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman :

1. Rute 1

a) Hari Kerja (Weekday)

$$\begin{aligned}\text{Tarif pokok (BOK/pnp per-km)} &= \text{biaya pokok} / (70\% \times \text{kapasitas}) \\ &= 3.118 / 0,7 \times 20 \\ &= \text{Rp } 222.69\end{aligned}$$

Setelah didapatkan tarif pokok penumpang maka didapatkan tarif sebagai berikut :

$$\begin{aligned}\text{Tarif BEP} &= \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh} \\ &= 222.69 \times 54 \\ &= \text{Rp } 12.025\end{aligned}$$

Agar mendapatkan keuntungan maka tarif yang telah ada ditambah 10 %. Berikut ini adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh penumpang untuk satu kali perjalanan :

$$\begin{aligned}\text{Tarif} &= (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak}) + 10\% \text{ Tarif BEP} \\ &= \text{Rp } 12.025 + 1.203 \\ &= \text{Rp } 13.228 \text{ *Merupakan Tarif PP} \\ &= \text{Rp } 6.614\end{aligned}$$

Oleh karena itu, besaran tarif yang digunakan untuk Rute 1

Angkutan Wisata di hari kerja (weekday) adalah sebesar Rp 7.000

b) Hari Libur (Weekend)

$$\begin{aligned}\text{Tarif pokok (BOK/pnp per-km)} &= \text{biaya pokok} / (70\% \times \text{kapasitas}) \\ &= 4.456 / 0,7 \times 20 \\ &= \text{Rp } 318\end{aligned}$$

Setelah didapatkan tarif pokok penumpang maka didapatkan tarif sebagai berikut :

$$\begin{aligned}\text{Tarif BEP} &= \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh} \\ &= 318 \times 54 \\ &= \text{Rp } 17.187\end{aligned}$$

Agar mendapatkan keuntungan maka tarif yang telah ada ditambah 10 %. Berikut ini adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh penumpang untuk satu kali perjalanan :

$$\begin{aligned}\text{Tarif} &= (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak}) + 10\% \text{ Tarif BEP} \\ &= \text{Rp } 17.187 + 1.719 \\ &= \text{Rp } 18.906 \text{ *Merupakan Tarif PP} \\ &= \text{Rp } 9.453\end{aligned}$$

Oleh karena itu, besaran tarif yang digunakan untuk Rute 1 Angkutan Wisata di hari libur (weekend) adalah sebesar Rp 10.000

2. Rute 2

a) Hari Kerja (Weekday)

$$\begin{aligned}\text{Tarif pokok (BOK/pnp per-km)} &= \text{biaya pokok} / (70\% \times \text{kapasitas}) \\ &= 3.151 / 0,7 \times 20 \\ &= \text{Rp } 225.05\end{aligned}$$

Setelah didapatkan tarif pokok penumpang maka didapatkan tarif sebagai berikut :

$$\begin{aligned}\text{Tarif BEP} &= \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh} \\ &= 225.05 \times 53 \\ &= \text{Rp } 11.928\end{aligned}$$

Agar mendapatkan keuntungan maka tarif yang telah ada ditambah 10 %. Berikut ini adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh

penumpang untuk satu kali perjalanan :

$$\begin{aligned}\text{Tarif} &= (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ Tarif BEP} \\ &= \text{Rp } 11.928 + 1.193 \\ &= \text{Rp } 13.120 \text{ *Merupakan Tarif PP} \\ &= \text{Rp } 6.560\end{aligned}$$

Oleh karena itu, besaran tarif yang digunakan untuk Rute 1 Angkutan Wisata di hari kerja (weekday) adalah sebesar Rp 7.000

b) Hari Libur (Weekend)

$$\begin{aligned}\text{Tarif pokok (BOK/pnp per-km)} &= \text{biaya pokok} / (70\% \times \text{kapasitas}) \\ &= 4.090 / 0,7 \times 20 \\ &= \text{Rp } 292\end{aligned}$$

Setelah didapatkan tarif pokok penumpang maka didapatkan tarif sebagai berikut :

$$\begin{aligned}\text{Tarif BEP} &: = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh} \\ &= 292 \times 53 \\ &= \text{Rp } 15.483\end{aligned}$$

Agar mendapatkan keuntungan maka tarif yang telah ada ditambah 10 %. Berikut ini adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh penumpang untuk satu kali perjalanan :

$$\begin{aligned}\text{Tarif} &= (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ Tarif BEP} \\ &= \text{Rp } 15.483 + 1.548 \\ &= \text{Rp } 17.031 \text{ *Merupakan Tarif PP} \\ &= \text{Rp } 8.516\end{aligned}$$

Oleh karena itu, besaran tarif yang digunakan untuk Rute 2 Angkutan Wisata di hari libur (weekend) adalah sebesar Rp 9.000

**Tabel V. 47** Tarif Angkutan Rute Kawasan Wisata Kab. Padang Pariaman

Abili	Waktu Operasi	Load Faktor	Biaya (Per pnp/km)	Tarif BEP	Tarif Penumpang
RUTE 1	Weekend	70%	Rp318.00	Rp17,187	Rp10,000
	Weekday	70%	Rp222.69	Rp12,025	Rp7,000
RUTE 2	Weekend	70%	Rp292.00	Rp15,483	Rp9,000
	Weekday	70%	Rp225.05	Rp11,928	Rp7,000

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan perhitungan dari Biaya Operasional Kendaraan dapat diketahui bahwa untuk Hari Libur (Weekend) tarif lebih tinggi dibandingkan dengan Hari Kerja (Weekday). Hal ini dikarenakan dalam waktu operasi armada angkutan wisata, dimana pada hari libur beroperasi selama 12 jam sehingga mempengaruhi besaran perhitungan dari Biaya Operasional Kendaraan yang dibandingkan dengan waktu operasi armada angkutan wisata pada hari kerja dimana beroperasi selama 8 jam saja. Perbedaan dari waktu operasi angkutan tentu akan mempengaruhi dari banyak nya rit angkutan tersebut dalam satu hari. Semakin banyak rit dari suatu angkutan tentu akan menambah km dari kendaraan tersebut. Maka dari itu dimana perbedaan waktu operasi dan rit tersebut dapat mempengaruhi biaya operasional kendaraan yang juga akan mengubah besaran tarif.

Selain hal tersebut dengan menganut prinsip dasar ekonomi, dimana banyaknya jumlah wisatawan yang berkunjung pada hari libur dibandingkan hari kerja dengan menambah tarif tentu nya akan memberikan keuntungan yang lebih banyak dibandingkan dengan hari kerja.

### 5.7.2 Perhitungan ATP dan WTP

#### 1. Analisis Ability To Pay (ATP)

Analisis Ability To Pay (ATP) didefinisikan sebagai kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang

diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP adalah alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya. Dengan Kata lain Ability To Pay adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukan. Untuk melakukan perhitungan Ability To Pay berdasarkan pendapatan rata-rata, asumsi yang dapat digunakan adalah sebagai berikut :

- a. Standar ideal biaya transportasi
  - $10\% \times \text{pendapatan perkapita} = 10\% \times \text{Rp } 2.701.538,42$
  - $= \text{Rp } 270.153,84 \text{ /bulan}$
- b. Rata-rata hari kerja per bulan = 20 Hari
- c. Biaya transportasi per hari =  $\text{Rp } 270.153,84 / 20$ 
  - $= \text{Rp } 13.507,69$
- d. Rata-rata perpindahan moda = 2 per perjalanan
- e. Jumlah perjalanan moda = 2 perjalanan
- f. Biaya transportasi per perjalanan
  - Diasumsikan sama dengan ATP =  $\text{Rp } 13.507,69 / 2$
  - $= \text{Rp } 6.753,85$

## 2. Analisis Willingness To Pay (WTP)

Willingness To Pay (WTP) Adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang akan diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dan pelayanan yang didapat. Berdasarkan survei terhadap responden sebesar 233 responden dengan tarif dan pelayanan yang diharapkan sebagai berikut :

**Tabel V. 48** WTP Pengunjung Wisata Kabupaten Padang Pariaman

NO	TARIF DAN PELAYANAN	JUMLAH	PERSEN
1	Rp 5.000 - Rp. 10.000 (Bus dengan Ac)	121	52%
2	Rp 11.000 - Rp. 15.000 (Bus dengan Ac, Full music)	64	27%
3	Rp 16.000 - Rp 20.000 (Bus dengan Ac, Full music, mapping GPS)	16	7%
4	Rp 21.000 - Rp 25.000 (Bus Ac, Full music, mapping GPS, Led Tv Penumpang)	32	14%
TOTAL		233	100%

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan hasil survei WTP (Willingness to Pay) dapat dilihat kesediaan membayar pengunjung wisata adalah 52% bertarif Rp 5.000 – Rp 10.000, 27% bertarif Rp 11.000 – Rp 15.000, 7% bertarif Rp 16.000 – Rp 20.000, dan sisanya sebanyak 14% bertarif Rp 21.000 – Rp 25.000.



Sumber : Hasil Analisis 2022

**Gambar 5. 24** WTP Angkutan Wisata

**Tabel V. 49** Perbandingan Tarif dengan ATP WTP

Jenis Trayek	Waktu Operasi	Tarif Penumpang	Ability To Pay	Willingness To Pay
RUTE 1	Weekend	Rp10,000	Rp 6.754	Rp 5.000 - Rp 10.000 (Bus Dengan AC)
	Weekday	Rp7,000		
RUTE 2	Weekend	Rp9,000		
	Weekday	Rp7,000		

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan analisis dari Biaya Operasional Kendaraan yang dilakukan ditambah dengan keuntungan usaha didapatkan tarif sebesar Rp 7.000 pada hari kerja dan Rp 10.000 pada hari libur untuk Rute 1 dan tariff sebesar Rp 9.000 pada hari libur dan Rp 7.000 pada hari kerja. Selanjutnya dilakukan analisis kesanggupan membayar dari wisatawan (ATP) dimana menggunakan pendapatan perkapita dari penduduk Kab. Padang Pariaman didapatkan

kesanggupan membayar dari wisatawan untuk jada angkutan wisata sebesar Rp 6.753, akan tetapi, berdasarkan responden yang didapat bahwa wisatawan yang berkunjung ke objek wisata di Kab. Padang Pariaman tidak hanya berasal dari Kab. Padang Pariaman saja. hal tersebut dibandingkan dengan hasil survey karakteristik wisatawan dimana wisatawan menghabiskan biaya sebesar Rp 20.000 - Rp 50.000 untuk menuju objek wisata di Kab. Padang Pariaman.

Untuk memperkuat analisis dilakukan analisis kesediaan membayar (WTP) yang dimana keinginan dari wisatawan membayar tarif jasa yang ditawarkan yakni sebesar Rp 5.000-Rp 10.000 dengan kriteria Bus dengan Full AC

Oleh karena itu tarif yang ditentukan berdasarkan perhitungan BOK sebelumnya yakni Rp 7.000 pada hari kerja dan Rp 10.000 pada hari libur untuk Rute 1, dan Rp 7.000 pada hari kerja dan Rp 9.000 pada hari libur untuk Rute 2, telah menutupi biaya operasional dari kendaraan, yang dimana tarif yang ditawarkan tersebut telah sesuai dengan keinginan wisatawan, dan juga tarif yang ditawarkan lebih murah dari pengeluaran wisatawan menuju objek wisata di Kab. Padang Pariaman dengan menggunakan kendaraan pribadi.

### **5.7.3 Implementasi dari Angkutan Wisata**

Implementasi merupakan suatu pelaksanaan atau penerapan sementara dari perencanaan angkutan wisata. Implementasi dari Perencanaan angkutan wisata bertujuan untuk untuk menerapkan dan mewujudkan seluruh strategi dan perencanaan yang telah disusun untuk menjadi kenyataan.

Untuk menerapkan dan mewujudkan rencana yang telah disusun menjadi bentuk nyata. Hal itu karena dalam menyusun suatu rencana disusun pula tujuan-tujuan yang akan dicapai. Dengan demikian, implementasi secara praktis bisa dikatakan sebagai cara untuk mencapai tujuan-tujuan terkait. Selain itu, secara teknis, implementasi juga bertujuan untuk menguji penerapan berbagai kebijakan yang tertuang di dalam perencanaan yang telah disusun.

Berikut merupakan tabel/*Schedule* sementara dari tahap implementasi dari Perencanaan Angkutan Rute Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman.

**Tabel V. 50** Implementasi Angkutan Wisata

No	Uji Coba	Implementasi	Evaluasi
1	Mengoperasikan Angkutan Wisata pada hari weekday dimulai dari pukul 15.00	Dalam pelaksanaan ujicoba didapati banyak wisatawan yang datang sebelum pukul 15.00 WIB pada hari weekday, salah satu contohnya adalah objek wisata Makam Syekh Burhanuddin selain untuk wisata juga sebagai tempat ibadah	waktu operasi dari angkutan wisata pada weekday dimulai pada pukul 10.00 WIB
2	Melakukan promosi atau pengenalan dari angkutan wisata yang direncanakan dengan menggunakan iklan di media sosial dan mengundang beberapa artis atau selebgram untuk mengenalkan angkutan wisata	Pelaksanaan uji coba ditujukan untuk mengenalkan angkutan wisata kepada wisatawan yang akan mengunjungi objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman	dengan mengenalkan angkutan wisata melalui media sosial diharapkan wisatawan terutama generasi muda bisa mengetahui jadwal serta operasional dari angkutan wisata
3	Pelaksanaan operasi dari angkutan wisata bertujuan untuk memberi kemudahan bagi para wisatawan dalam mengunjungi objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman	melaksanakan operasional dari Angkutan Wisata yang nyaman sesuai dengan keinginan dari wisatawan yang hendak mengunjungi objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman	Hingga saat ini telah beroperasi sebanyak 4 unit armada untuk Rute 1 dan Rute 2 Angkutan Wisata untuk memfasilitasi program angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman
4	Operasi angkutan wisata pada hari libur dimulai dari pukul 06.00 dan berakhir pukul 18.00	dalam pelaksanaan uji coba angkutan wisata pada hari libur, dimana wisatawan yang berkunjung di objek wisata di Kabupaten Padang Pariaman melakukan perjalanan datang dimulai dari pukul 07.00 dan pulang sebelum 18.00	waktu operasi angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman pada hari weekend dimulai pukul 06.00 - 18.00 WIB berdasarkan waktu operasi dari setiap objek wisata

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada perencanaan angkutan rute kawasan wisata di Kabupaten Padang Pariaman, maka dapat diambil kesimpulan yang didapatkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil survei wawancara, dapat diketahui bahwa jumlah permintaan angkutan rute kawasan wisata adalah 421 wisatawan per hari untuk permintaan potensial.
2. Rute rencana untuk pengoperasian angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman dibagi menjadi 2 (dua) rute angkutan wisata, dengan masing-masing rute yang berbeda, yaitu :
  - Rute 1 Angkutan Wisata (54 km)  
dengan rute yang dilalui Terminal Sicincin – Lubuak Bonta Sicincin – Malibou Anailand – Panorama Puncak Kiambang – Pasar Lubuk Alung – Terminal Sicincin
  - Rute 2 Angkutan Wisata (53 km)  
Dengan rute yang dilalui Pasar Lubuk Alung – Los Lambuang Pasa Pauah Kamba – Makam Syekh Burhanuddin – Pantai Tiram Ulakan – Pantai Pasie Katapiang – Stasiun Duku – Pasar Lubuk Alung.
3. Untuk pemilihan jenis armada yang digunakan untuk angkutan rute kawasan wisata di Kabupaten Padang Pariaman adalah menggunakan Bus Kecil dengan kapasitas 20 orang, yakni Isuzu ELF NLR 55B lx dengan menggunakan karoseri dari New Armada seri Prona Estate.

Waktu operasi pada hari kerja (*weekday*) direncanakan dimulai dari pukul 10.00 – 18.00 WIB. Sedangkan, untuk waktu operasi angkutan wisata pada hari libur (*weekend*) direncanakan dimulai pukul 06.00 – 18.00 WIB.

Waktu perjalanan untuk angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman:

- Rute 1 selama 95 menit dengan *Headway* 25 menit (pada hari kerja)

- dan 23 menit (pada hari libur) dengan jumlah armada yang dibutuhkan adalah 4 unit untuk hari kerja dan 4 unit untuk hari libur.
  - Rute 2 selama 93 menit dengan *Headway* 28 menit (pada hari kerja) dan 24 menit (pada hari libur) dengan jumlah armada yang dibutuhkan adalah 3 unit untuk hari kerja dan 4 unit untuk hari libur
- Untuk waktu operasi angkutan, penjadwalan dilakukan pada hari kerja dimulai dari pukul 10.00 WIB – 18.00 WIB sedangkan pada hari libur dimulai dari pukul 06.00 WIB -18.00 WIB.

4. Besaran biaya pokok untuk angkutan rute kawasan wisata di Kabupaten Padang Pariaman adalah :

- Rute 1 angkutan wisata pada hari kerja (*weekday*) adalah Rp 3.118 dengan tarif sebesar Rp 7.000 dan pada hari libur (*weekend*) adalah Rp 4.456 dengan tarif sebesar Rp 10.000.
- Rute 2 angkutan wisata pada hari kerja (*weekday*) adalah Rp 3.151 dengan tarif sebesar Rp 7.000 dan pada hari libur (*weekend*) adalah Rp 4.090 dengan tarif sebesar Rp 9.000

Berdasarkan analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) dimana kemampuan pengguna untuk membayar jasa adalah sebesar Rp 6.753,85 dan kesediaan membayar sebesar Rp 5.000 - Rp 10.000

## 6.2 SARAN

Berdasarkan Hasil Analisis yang telah dilakukan pada Perencanaan Angkutan Rute Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman, maka saran yang diberikan adalah sebagai berikut :

1. Perlu adanya peran dari Dinas Perhubungan serta Dinas Pariwisata Pemuda dan Olahraga Kabupaten Padang Pariaman dalam membantu mewujudkan Angkutan Rute Kawasan Wisata di Kabupaten Padang Pariaman ini.
2. Dalam pengoperasian angkutan rute kawasan wisata di Kabupaten Padang Pariaman diperlukan pengawasan dalam pelaksanaan operasional angkutan wisata tersebut dan pengawasan dalam perawatan kendaraan. Hal ini ditujukan agar terciptanya keamanan, kenyamanan, dan keselamatan dalam pengoperasian angkutan wisata

ini.

3. Melakukan evaluasi dari kinerja dan pelayanan angkutan wisata secara berkala terhadap pengoperasian angkutan wisata di Kabupaten Padang Pariaman demi terciptanya angkutan umum yang aman, nyaman, selamat, murah, dan tepat waktu.
4. Diperlukan penelitian lebih lanjut terkait analisis finansial untuk menentukan layak atau tidaknya usaha tersebut, dari segi keuntungan.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_, 2009, Undang - Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- \_\_\_\_\_, 2009, Undang- Undang No 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataaan. *Lembaga Negara RI Tahun, 2009, 4966.*
- \_\_\_\_\_, 2011, Peraturan Pemerintah R1 No. 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Nasional Tahun 2012 - 2025
- \_\_\_\_\_, 2013, Peraturan Pemerintah RI. Nomor 98 Tahun 2013. Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- \_\_\_\_\_, 2014, Peraturan Pemerintah RI. Nomor 74 Tahun 2014. Tentang Angkutan Jalan
- \_\_\_\_\_, 1996, Departement Perhubungan RI. 1996. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor No. 271 tentang Pedoman Teknis Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. Direktorat Jendral Perhubungan Darat
- \_\_\_\_\_, 2002, Departement Perhubungan RI. 2002. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRDJ/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur. Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- \_\_\_\_\_, 2021, Peraturan Daerah Kabupaten Padang Pariaman Nomor 8 Tahun 2018 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Padang Pariaman tahun 2021-2026
- \_\_\_\_\_, 2021, Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Padang Pariaman
- Christianti, Catharine, Indri Hapsari, Dina Natalia Prayogo, 2018, *Perancangan Rute Perjalanan Wisata di Surabaya dengan Menggunakan Angkutan Kota*, Jurnal Ilmiah, Universitas Surabaya
- Hartanto, Budi Dwi, 2014, *Perencanaan Angkutan Wisata di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY)*, Jurnal, Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian

- Lestari, Dyah Ayu, P. Alit Suthanaya, D.M. Priyatha Wedagama, 2017, *Perencanaan Sistem Operasional Angkutan Wisata Di Kota Denpasar*, Skripsi, Universitas Udayana
- Musanef, 1996. *Manajemen Usaha Pariwisata*. Jakarta
- Pitana, Prof. Dr. I Gde. 2009. *Pengantar Ilmu Pariwisata*.
- Tamin, Ofyar, Z. 1999. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*
- Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Padang Pariaman (2021), Pola Umum Transportasi Darat Kabupaten Padang Pariaman, PTDI-STTD, Bekasi.
- Wadicky, Afdhi Ibra, 2021. *Perencanaan Bus Hop on Hop Off Sebagai Moda Alternatif Angkutan Wisata di Kota Pekanbaru*, Skripsi, Universitas Islam Riau
- Wahab, Salah. 1992. *Pemasaran Pariwisata*.
- Warpani, P. Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.

# LAMPIRAN

## 1. Formulir Survey Wawancara Angkutan Wisata



DINAS PERHUBUNGAN KAB. PADANG PARIAMAN

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD

Formulir Survei Angkutan Wisata

TIM Praktek Kerja Lapangan

Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021



HARI/TANGGAL : \_\_\_\_\_  
LOKASI SURVEI : \_\_\_\_\_

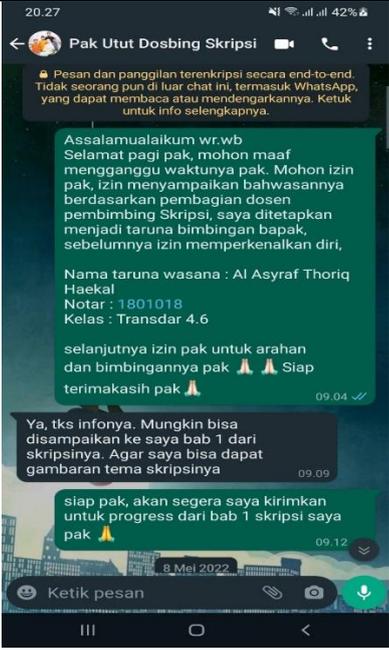
### I. DATA RESPONDEN

- Nama Wisatawan :  
Domestik/Lokal :  
Jenis Kelamin :  
Usia :  
Alamat Rumah :  
Nagari/Kel :  
Kecamatan :  
Pekerjaan :  
  
Jam Datang dan Pulang  
Datang :  
Pulang :  
  
2. Berapa Penghasilan Anda ?
  - Belum Bekerja
  - <Rp. 1.000.000
  - Rp. 1.000.000 – Rp. 3.000.000
  - Rp. 3.000.000 – Rp. 5.000.000
  - >Rp. 5.000.000  
3. Kendaraan yang digunakan untuk ke lokasi wisata saat ini ?
  - Angkutan Sewa
  - Mobil Pribadi
  - Sepeda Motor  
4. Alasan Menggunakan Kendaraan diatas ?
  - Tidak Ada Pilihan Lain
  - Murah
  - Cepat
  - Nyaman  
5. Berapa Lama Waktu Menuju Ke Lokasi Wisata Dengan Kendaraan Tersebut ?
  - 10-30 Menit
  - 31-60 Menit
  - 61-120 Menit
  - >120 Menit  
6. Berapa Biaya Yang Harus Dikeluarkan Setiap Hari Untuk Menuju Lokasi Wisata Dengan Kendaraan Tersebut ?
  - <Rp. 5.000
  - Rp. 6.000 – Rp. 10.000
  - Rp. 11.000 – Rp. 20.000
  - Rp. 20.000 – Rp. 30.000
  - >Rp. 30.000  
7. Menurut Anda Setuju Jika Diadakan Angkutan Wisata Saat Ini ?
  - Setuju
  - Tidak Setuju  
8. Faktor Apa yang diharapkan pada rencana pengoperasian angkutan wisata tersebut ?
  - Nyaman
  - Murah
  - Mudah Di Dapat
  - Terjadwal  
9. Fasilitas Kenyamanan Apa Yang Diharapkan Terhadap Rencana Pengoperasian Angkutan Wisata ?
  - Rp. 10.000 – Rp. 15.000 (Bus Dengan AC)
  - Rp. 16.000 – Rp. 20.000 (Bus Dengan AC, Full Music)
  - Rp. 21.000 – Rp. 25.000 (Bus Dengan AC, Full Music, Mapping GPS)
  - Rp. 26.000 – Rp 30.000 (Bus Dengan AC, Full Music, Mapping GPS, LED TV Penumpang)



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL Notar : 18.01.018 Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN	Dosen Pembimbing : <b>(<u>UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC</u>)</b>  Tanggal Asistensi : (27 APRIL 2022)  Asistensi Ke-1
---	--

No	Evaluasi	Revisi
1	 <p>Perkenalan serta Pembahasan awal terhadap judul proposal yang dipilih.</p>	Telah dirubah menjadi :  Penyusunan draft sementara proposal skripsi untuk Bab 1

Dosen Pembimbing,

**(UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC)**

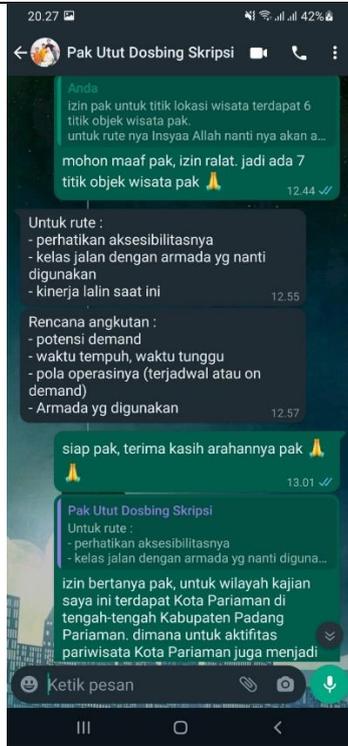
# POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

<p>Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL                  Notar : 18.01.018                  Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT                  Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN</p>	<p>Dosen Pembimbing :  <b>(<u>UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC</u>)</b></p> <p>Tanggal Asistensi :                  (16 MEI 2022)</p> <p>Asistensi Ke-2</p>
--	---

No	Evaluasi	Revisi
1		<p>Telah dirubah menjadi :</p> <p>Penentuan titik objek lokasi wisata                  Penentuan rute ideal berdasarkan parameternya</p> <p>Pemahaman rute dimulai dari aksesibilitas, kelas jalan, kinerja lalin                  Pemahaman rencana angkutan dimulai dari potensi demand, RTT dan LOT, pola operasional, jenis armada yang digunakan</p>



Pemahaman materi lebih lanjut serta perbaikan/revisi dari draft sementara proposal skripsi yang telah dikirimkan

Dosen Pembimbing,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Utut'.

**(UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC)**

# POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL	Dosen Pembimbing : <b>(<u>UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC</u>)</b>
Notar : 18.01.018	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN	Tanggal Asistensi : (27 MEI 2022)
	Asistensi Ke-3

No	Evaluasi	Revisi
1	 <p>Pembahasan lebih lanjut dari draft sementara proposal yang telah dikirimkan, serta paparan untuk judul skripsi yang akan diajukan dimulai dari Bab I – Bab IV</p>	<p>Telah dirubah menjadi :</p> <p>Tahapan analisis data selanjutnya Memperhatikan data hasil survey wawancara akan ketersediaan pindah moda ke angkutan wisata, rute dan waktu perjalanan, serta jenis kendaraan.</p> <p>Pengaturan penjadwalan angkutan wisata dengan pola operasi apa harus berjadwal atau <i>By Request</i> Kinerja lalu lintas dari rute yang dilalui Karakteristik dari wisatawan Jenis armada yang digunakan</p>

Dosen Pembimbing,

**(UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC)**

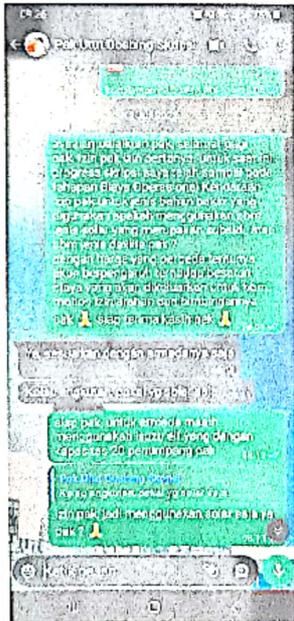
# POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



**PTDI - STTD**  
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL	Dosen Pembimbing : <b><u>(UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC)</u></b>
Notar : 18.01.018	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN	Tanggal Asistensi : (12 JULI 2022)
	Asistensi Ke-4

No	Evaluasi	Revisi
1	 <p>Pembahasan mengenai jenis bahan bakar yang akan digunakan dalam menghitung besaran biaya operasional kendaraan (BOK) yang disarankan</p>	Telah dirubah menjadi :  Mengubah inputan harga bahan bakar dari Biaya Operasional Kendaraan dengan menggunakan BBM jenis Solar/Bio Solar dengan harga Rp 5.150/liter

Dosen Pembimbing,

**(UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC)**



**PTDI – STTD**  
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL	Dosen Pembimbing :
Notar : 18.01.018	<b>(UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC)</b>
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN	Tanggal Asistensi : (13 JULI 2022)
	Asistensi Ke-5

No	Evaluasi	Revisi
1	Pembahasan biaya retribusi dari setiap Rute yang dilalui angkutan wisata dalam pengaruhnya terhadap biaya operasional kendaraan (BOK).	Telah dirubah menjadi :  Untuk Rute 1 Angkutan Wisata akan dikenakan biaya retribusi dikarenakan memasuki Terminal Sicincin. Biaya retribusi terminal direncanakan sebesar Rp 3.000. sedangkan untuk Rute 2 Angkutan Wisata tidak dikenai biaya retribusi dikarenakan tidak masuk terminal.

Dosen Pembimbing,

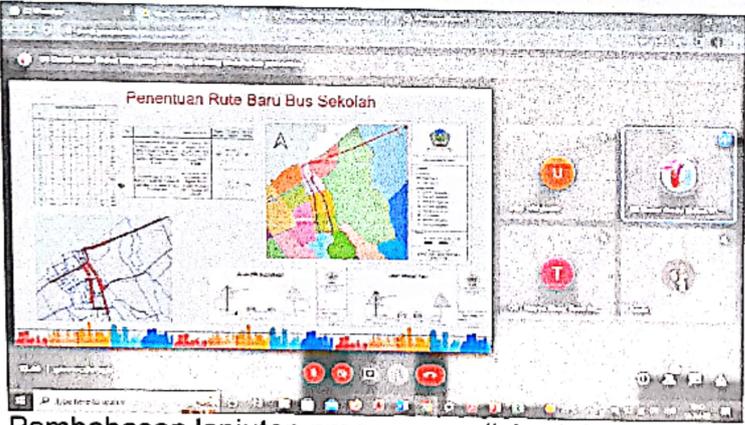
**(UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC)**

# POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL	Dosen Pembimbing : <b>(UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC)</b>
Notar : 18.01.018	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN	Tanggal Asistensi : (14 JULI 2022)
	Asistensi Ke-6

No	Evaluasi	Revisi
1	 <p>Pembahasan lanjutan progress analisis skripsi setelah Seminar Progress</p>	Telah dirubah menjadi :  Menyegerakan penyelesaian penyusunan draft skripsi hingga BAB 6

Dosen Pembimbing,

**(UTUT WIDYANTO, S.SIT, M.SC)**



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL Notar : 18.01.018 Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN	Dosen Pembimbing : (DANI HARDIANTO, S.SIT, M.SC)  Tanggal Asistensi : (10 MEI 2022)  Asistensi Ke-1
---	---

No	Evaluasi	Revisi
1	Halaman :  <p>Pembahasan awal terhadap judul proposal yang dipilih. Dimulai dari Bab 1- Bab 4</p>	Telah dirubah menjadi : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bab 1                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Latar Belakang dalam bentuk narasi.</li> <li>2. Identifikasi masalah berdasarkan point-point</li> <li>3. Rumusan masalah berdasarkan point-point</li> <li>4. Maksud dan tujuan, untuk maksud dengan narasi dan tujuan dengan point-point</li> </ol> </li> <li>• Bab 2</li> <li>• Bab 3 Kajian Pustaka dan Teori yang dipakai serta penggunaan Mendeley</li> <li>• Bab 4 Langkah-langkah analisis dengan bagan alir/pola piker serta tema dari penulisan</li> </ul> Angkutan Wisata untuk memperhatikan OD nya dimana hitungan dari OD untuk penentuan rute, armada, serta tarif

Dosen Pembimbing,

(DANI HARDIANTO, S.SIT, M.SC)



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL Notar : 18.01.018 Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN	Dosen Pembimbing : (DANI HARDIANTO, S.SIT, M.SC)  Tanggal Asistensi : (26 MEI 2022)  Asistensi Ke-2
---	---

No	Evaluasi	Revisi
1	<p>Perbaikan/ Revisi dari Pak Dani Hardianto selaku Dosen Pembimbing dari Proposal Sementara yang telah dikirimkan sebelumnya</p>	Telah dirubah menjadi : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bab 1                         <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perubahan pada judul dari Angkutan Rute Wisata menjadi Angkutan Rute Kawasan Wisata</li> <li>2. Pengurangan kalimat pada latar belakang dengan memindahkan narasi objek wisata ke bab 2 serta menambahkan judul skripsi yang diambil pada akhir latar belakang</li> <li>3. Menambahkan pelayanan menuju kawasan wisata serta jelaskan dengan data pada identifikasi masalah</li> <li>4. jumlah identifikasi masalah sesuai dengan rumusan masalah</li> <li>5. maksud dan tujuan dimana untuk maksud cukup dengan 1/2 kalimat saja</li> <li>6. batasan masalah dengan menyebutkan jumlah kecamatan dan jumlah wisatanya.</li> </ol> </li> <li>• Bab 2                         <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gambaran umum Kab. Padang Pariaman cukup 30-40% dari keseluruhan</li> <li>2. Angkutan Umum yang berada di wilayah studi tidak perlu dijelaskan semua</li> </ol> </li> </ul>

		<ol style="list-style-type: none"><li>3. Peta titik objek wisata dipindahkan ke awal mula pembahasan kondisi wilayah kajian</li><li>4. Lebih memperhatikan jarak antara sub-bab dengan subsub-bab</li></ol> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bab 3<ol style="list-style-type: none"><li>1. Cek peraturan yang digunakan apakah masih berlaku atau tidak</li><li>2. Rumus rumus pada landasan teori dipindahkan ke teknik analisis data di Bab IV</li></ol></li><li>• Bab 4<ol style="list-style-type: none"><li>1. Bagan alir diperbaiki dibagian tahapan analisa data yang tidak parallel</li><li>2. Lanjutan atau bahasan analisis tidak perlu ditambahkan pada bagan alir</li><li>3. Rumus-rumus di analisis data</li></ol></li></ul>
--	--	---

Dosen Pembimbing,



**(DANI HARDIANTO, S.SIT, M.SC)**



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL Notar : 18.01.018 Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN	Dosen Pembimbing : <b>(DANI HARDIANTO, S.SIT, M.SC)</b>  Tanggal Asistensi : (17 JUNI 2022)  Asistensi Ke-3
---	---

No	Evaluasi	Revisi
1	 <p>Pembahasan mengenai revisi-revisi dari Sidang Proposal</p>	Telah dirubah menjadi : <ul style="list-style-type: none"><li>Perbaikan pada tata naskah di Bab 1-4</li><li>Perbaikan pada bagan alir penelitian di Bab 4</li><li>Memperhatikan OD yang nantinya akan dibahas pada analisis demand Bab 5</li></ul>

Dosen Pembimbing,

  
(DANI HARDIANTO, S.SIT, M.SC)



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL	Dosen Pembimbing :
Notar : 18.01.018	(DANI HARDIANTO, S.SIT, M.SC)
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Tanggal Asistensi :
Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN	(15 JULI 2022)
	Asistensi Ke-4

No	Evaluasi	Revisi
1	Perbaiki pada Bab V Analisis dan Pemecahan Masalah	Telah dirubah menjadi : <ul style="list-style-type: none"><li>Memindahkan Peta Zona dari Bab 2 ke Bab 5, di sebelum menampilkan OD hasil analisis</li><li>Memindahkan peta rute rencana ke lembaran tersendiri setelahnya</li><li>Menginput opsi pemilihan bus pada analisis penentuan jenis armada</li><li>Menambahkan peta penjadwalan angkutan wisata</li></ul>

Dosen Pembimbing,

(DANI HARDIANTO, S.SIT, M.SC)



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : AL ASYRAF THORIQ HAEKAL Notar : 18.01.018 Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT Judul Skripsi : PERENCANAAN ANGKUTAN RUTE KAWASAN WISATA DI KABUPATEN PADANG PARIAMAN	Dosen Pembimbing : <b>(DANI HARDIANTO, S.SIT, M.SC)</b>  Tanggal Asistensi : (20 JULI 2022)  Asistensi Ke-5
---	---

No	Evaluasi	Revisi																								
1	<p>u. ...                      e. Jumlah perjalanan mobil = 2 perjalanan                      f. Biaya transportasi per perjalanan                      Diumumkan sama dengan ATP = Rp 13.507,69 / 2                      = Rp 6.753,85</p> <p>114</p> <p><i>harus jika dibandingkan dgn perhitungan tarif busman</i></p> <p>2. Analisis Willingness To Pay (WTP)                      Willingness To Pay (WTP) Adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang akan diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dan pelayanan yang didapat. Berdasarkan survei terhadap responden sebesar 233 responden dengan tarif dan pelayanan yang ditawarkan sebagai berikut :</p> <p><b>Tabel V. 48 WTP-Pengunjung Wisata Kabupaten Padang Pariaman</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>NO</th> <th>TARIF DAN PELAYANAN</th> <th>JUMLAH</th> <th>PERSEN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Rp 5.000 - Rp 10.000 (bus dengan AC)</td> <td>121</td> <td>52%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Rp 11.000 - Rp 15.000 (bus dengan AC, full music)</td> <td>54</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Rp 16.000 - Rp 20.000 (bus dengan AC, full music, mapping GPS)</td> <td>16</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Rp 21.000 - Rp 25.000 (bus AC, Full music, mapping GPS, Led Tv penumpang)</td> <td>12</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL</td> <td>233</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sumber : Hasil Analisis 2022</p> <p>Berdasarkan hasil survei WTP (Willingness to Pay) dapat dilihat kesediaan membayar pengunjung wisata adalah 52% bertarif Rp 5.000 - Rp 10.000, 27% bertarif Rp 11.000 - Rp 15.000, 7% bertarif Rp 16.000 - Rp 20.000, dan sisanya sebanyak 14% bertarif Rp 21.000 - Rp 25.000.</p> <p>Sumber : Hasil Analisis 2022</p> <p><b>Gambar 5. 23 WTP Angkutan Wisata</b></p> <p>115</p>	NO	TARIF DAN PELAYANAN	JUMLAH	PERSEN	1	Rp 5.000 - Rp 10.000 (bus dengan AC)	121	52%	2	Rp 11.000 - Rp 15.000 (bus dengan AC, full music)	54	23%	3	Rp 16.000 - Rp 20.000 (bus dengan AC, full music, mapping GPS)	16	7%	4	Rp 21.000 - Rp 25.000 (bus AC, Full music, mapping GPS, Led Tv penumpang)	12	14%	TOTAL		233	100%	<p>Telah dirubah menjadi :</p> <p>Perbaikan pada kesimpulan (bab 4) agar disesuaikan dengan Maksud dan Tujuan penelitian pada bab 1</p>
NO	TARIF DAN PELAYANAN	JUMLAH	PERSEN																							
1	Rp 5.000 - Rp 10.000 (bus dengan AC)	121	52%																							
2	Rp 11.000 - Rp 15.000 (bus dengan AC, full music)	54	23%																							
3	Rp 16.000 - Rp 20.000 (bus dengan AC, full music, mapping GPS)	16	7%																							
4	Rp 21.000 - Rp 25.000 (bus AC, Full music, mapping GPS, Led Tv penumpang)	12	14%																							
TOTAL		233	100%																							

Perbaikan pada draft akhir sebelum melaksanakan sidang.

Dosen Pembimbing,

**(DANI HARDIANTO, S.SIT, M.SC)**