

PERENCANAAN ANGKUTAN PARIWISATA DI KABUPATEN KOTABARU

MELYA AZIZA

Taruna Program Studi
Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi
Darat Indonesia – STTD.
Jl. Raya Setu Km 3,5,
Cibitung, Bekasi, Jawa
Barat 17520
melyaazizaa@gmail.com

WISNU WARDANA

Dosen Program Studi
Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi
Darat Indonesia – STTD
Jl. Raya Setu Km 3,5,
Cibitung, Bekasi,
Jawa Barat
17520

RIKA MARLIA

Dosen Program Studi
Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi
Darat Indonesia – STTD
Jl. Raya Setu Km 3,5,
Cibitung, Bekasi,
Jawa Barat
17520

ABSTRACT

Kotabaru Regency is one of the archipelagic districts in South Kalimantan Province which of course has tourism dominated by beaches, besides that natural conditions vary greatly with a mix of mountainous land. This condition is a tourism potential that is growing quite rapidly, this can be seen from tourist visits every year. However, for now there is no tourism transportation that moves regularly and is managed by the government so that the accessibility of tourists to tourist sites is not good. These conditions encourage the need to explore the potential of tourism, which is one of the efforts to help realize these activities by developing a transportation system or more precisely, adequate transportation planning. This study aims to determine the potential demand of tourists for tourism transportation services, determine the ideal route, vehicle type, operational performance, scheduling, BOK and fares. Based on the analysis that has been done, the growth rate of tourists to tourism objects in Kotabaru Regency has increased. Tourism Transportation in Kotabaru Regency is planned to have 2 routes. Tourism transportation is planned to use Medium Bus with a capacity of 27 seats. Its operational hours are on weekdays from 09.00 to 17.00 WITA and on holidays from 08.00 to 18.00 WITA. BOK of Rp. 10,573 on holidays (weekends) at a rate of Rp. 9000 and Rp. 6,957 on weekdays at a rate of Rp. 6000 on route 1. While on route 2 it is Rp. 10,771 on holidays (weekends) at a rate of Rp. 13000 and Rp. 6,812 on weekdays at a rate of Rp. 8000.

Keywords: *Tourism Transportation, Operational Management, Kotabaru Regency*

ABSTRAKSI

Kabupaten Kotabaru merupakan salah satu kabupaten kepulauan yang berada di Provinsi Kalimantan Selatan yang tentunya memiliki pariwisata didominasi oleh pantai, selain itu kondisi alam sangat bervariasi dengan perpaduan tanah pegunungan. Kondisi inilah merupakan potensi pariwisata yang berkembang cukup pesat, hal ini terlihat dari kunjungan wisatawan setiap tahunnya. Akan tetapi untuk saat ini belum tersedia angkutan pariwisata yang bergerak secara

reguler dan dikelola pemerintah sehingga aksesibilitas wisatawan menuju lokasi wisata kurang baik. Kondisi tersebut mendorong perlunya penggalan potensi kepariwisataan yang salah satu upaya untuk membantu terwujudnya kegiatan tersebut dengan pengembangan sistem transportasi atau lebih tepatnya perencanaan angkutan yang memadai. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui potensi permintaan wisatawan akan pelayanan angkutan pariwisata, menentukan rute ideal, jenis kendaraan, kinerja operasional, penjadwalan, BOK dan tarif. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan tingkat pertumbuhan wisatawan menuju objek wisata di Kabupaten Kotabaru mengalami kenaikan. Angkutan Pariwisata di Kabupaten Kotabaru direncanakan memiliki 2 rute. Angkutan Pariwisata direncanakan menggunakan Bus Sedang berkapasitas 27 kursi. Untuk waktu operasionalnya pada hari kerja pukul 09.00 sampai 17.00 WITA serta pada hari libur pukul 08.00 sampai 18.00 WITA. BOK sebesar Rp. 10.573 pada hari libur (weekend) dengan tarif Rp.9000 dan Rp. 6.957 di hari kerja (weekday) dengan tarif Rp.6000 pada rute 1. Sedangkan pada rute 2 sebesar Rp. 10.771 pada hari libur (weekend) dengan tarif Rp.13000 dan Rp.6.812 pada hari kerja (weekday) dengan tarif Rp.8000.

Kata Kunci : Angkutan Pariwisata, Kinerja Operasional, Kabupaten Kotabaru

PENDAHULUAN

Kabupaten Kotabaru merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Kalimantan Selatan yang berbentuk kepulauan. Sebagai kabupaten yang dikelilingi oleh laut tentunya memiliki pariwisata didominasi oleh pantai selain itu, kondisi alam di Kabupaten Kotabaru sangat bervariasi yang terdiri dari perpaduan tanah pegunungan dan daerah daratan dengan daerah daratan dengan daerah perairan yang dipenuhi pulau-pulau kecil. Kondisi alam tersebut merupakan potensi pariwisata yang bisa diraih manfaatnya melalui manajemen operasional angkutan pariwisata yang bergerak secara reguler dan dikelola pemerintah.

Data Tren Jumlah Kunjungan Wisatawan Kabupaten Kotabaru 2021 – 2026 jumlah wisatawan nusantara yang mengunjungi Kabupaten Kotabaru dari tahun 2016 sampai 2020 mengalami peningkatan setiap tahunnya sebesar 441.726 orang, dimana pada tahun 2016 jumlah wisatawan nusantara sebanyak 37.374 orang menjadi 497.100 orang pada tahun 2020 atau meningkat sebesar 1.181,90 persen.

Walaupun jumlah kunjungan wisatawan selalu meningkat setiap tahunnya, namun fakta di lapangan menunjukkan buruknya akses wisatawan untuk mendapatkan pelayanan transportasi ke lokasi wisata tujuan. Hal ini dikarenakan Kabupaten Kotabaru belum memiliki angkutan pariwisata yang bergerak secara reguler dan dikelola pemerintah. Saat ini, wisatawan mengandalkan kendaraan pribadi atau angkutan pribadi yang disewakan untuk kepentingan wisata maupun menggunakan biro perjalanan yang kesemuanya memiliki ketidakpastian waktu pelayanan, lokasi keberadaan angkutan, harga, kualitas kendaraan, kualitas pengemudi serta belum dilengkapi izin angkutan pariwisata sehingga tidak menjamin keselamatan dan kenyamanan wisatawan yang dapat merugikan banyak pihak termasuk sektor pariwisata di Kabupaten Kotabaru. Untuk itu perlu tersedianya manajemen angkutan pariwisata yang bergerak secara reguler dan

dikelola pemerintah sehingga aksesibilitas wisatawan menuju ODTW (Objek Daya Tarik Wisata) ternilai baik.

KAJIAN PUSTAKA

Perencanaan Transportasi

Menurut (Tamim 2000), perencanaan transportasi adalah suatu proses yang bertujuan untuk mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman, cepat dan aman.

Pariwisata

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025 pasal 1 ayat 1, yang dimaksud kepariwisataan adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan pengusaha.

Angkutan Pariwisata

Dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 154 ayat (1), yang dimaksud angkutan orang untuk keperluan pariwisata termasuk kedalam angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek yang harus digunakan untuk pelayanan angkutan wisata, sedangkan di ayat (2), penyelenggaraannya harus menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dengan tanda khusus dan di ayat (3), dikatakan angkutan orang untuk keperluan pariwisata tidak diperbolehkan menggunakan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, kecuali di daerah yang belum tersedia angkutan khusus untuk pariwisata. Oleh karena itu perlu adanya perencanaan angkutan wisata, agar tidak terjadi penyimpangan seperti hal tersebut.

Kinerja Operasional

1. Waktu Operasi
Waktu operasi kendaraan adalah waktu yang digunakan kendaraan untuk beroperasi melayani wisatawan dalam satu hari.
2. Kecepatan Operasi Kendaraan
Kecepatan operasi adalah kecepatan rata-rata yang digunakan untuk menempuh perjalanan dalam satuan km/jam.
3. Faktor Muat Kendaraan (Load Factor)
Faktor muat (load factor) adalah rasio perbandingan antara jumlah wisatawan yang di angkut dengan kapasitas kendaraannya yang biasanya dinyatakan dalam persen (%).
4. Waktu Tempuh Kendaraan
Waktu tempuh adalah perbandingan jarak tempuh dengan kecepatan operasi yang dibutuhkan oleh sebuah kendaraan untuk sampai tujuannya. Perhitungan yang digunakan untuk mengukur waktu perjalanan adalah sebagai berikut:

$$WT = \frac{PR}{KR} \times 60$$

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

Keterangan:

WT = Waktu tempuh (menit)

PR = Panjang Rute (km)

KR = Kecepatan rencana (km/jam)

5. Waktu Antar Kendaraan (Headway)

Waktu antar kendaraan ditetapkan berdasarkan rumus berikut:

$$H = \frac{60 \cdot C \cdot LF}{P}$$

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

Keterangan:

H = Waktu antara (menit)

P = Rata-rata jumlah wisatawan per jam pada sesi terpadat

C = Kapasitas kendaraan (seat)

LF = Faktor muat (100%)

6. Jumlah Kebutuhan Armada

Berikut ini merupakan rumus untuk menghitung kebutuhan jumlah armada angkutan pariwisata berdasarkan jumlah permintaan yang ada:

$$N = \frac{D \cdot RTT}{WO \cdot K \cdot LF}$$

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

Keterangan:

D = Demand

RTT = Waktu Perjalanan Bolak-Balik (Round Trip Time)

WO = Waktu Operasi

K = Kapasitas

LF = Faktor Muat (Load Factor)

Penjadwalan Angkutan

Penjadwalan angkutan adalah pekerjaan untuk memastikan bahwa angkutan yang akan dioperasikan dibuat dengan cara paling efisien. Dasar penentuan jadwal (SK DIRJENHUBDAT No: SK.687/AJ.206/DRJD/2002):

- 1) Headway,
- 2) Jumlah armada, dan
- 3) Jam perjalanan dari/ke asal/tujuan serta waktu singgah pada tempat-tempat pemberhentian.

Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Jika dilihat dari jenis biaya maka dapat dibedakan menjadi:

1. Biaya langsung (direct cost), merupakan biaya yang terkait secara langsung terhadap sistem pengoperasian kendaraan, yang meliputi: pemakaian bahan bakar minyak (BBM), pemakaian minyak pelumas, pemakaian ban, penambahan oli, biaya service kecil maupun besar, biaya turun mesin.
2. Biaya tidak langsung (indirect cost), merupakan segala biaya yang besarnya secara tidak langsung berpengaruh terhadap besaran biaya operasional yang dikeluarkan, meliputi: biaya penyusutan kantor, penyusutan inventaris kantor, gaji koordinator dan karyawan, biaya

administrasi kantor, biaya pemeliharaan kantor, biaya listrik, air, komunikasi, biaya tak terduga, dan biaya pemasaran.

METODOLOGI PENELITIAN

Alur pikir penelitian diawali dengan mengamati wilayah studi dan memilih masalah transportasi yang muncul di wilayah studi. Kemudian melakukan studi pendahuluan untuk mencari informasi yang diperlukan untuk mengambil keputusan kemungkinan penelitian akan diteruskan. Setelah itu merumuskan masalah yang sudah ditentukan sebelumnya, kemudian menentukan tujuan dari penelitian tersebut. Dilanjutkan dengan melengkapi penelitian dengan kajian pustaka terkait landasan teori dan landasan hukum yang mendukung. Setelah data di berhasil dikumpulkan, selanjutnya data diolah dan dilanjutkan dengan analisis, dan diharapkan bisa menjadi pemecah masalah transportasi yang ada. Tahapan yang terakhir adalah menarik kesimpulan dan dilengkapi dengan saran.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Potensi Kunjungan Wisatawan

Jumlah calon wisatawan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah jumlah kunjungan yang terdapat pada objek wisata di Kabupaten Kotabaru sesuai ruang lingkup penelitian. Berikut jumlah wisatawan ODTW Kabupaten Kotabaru selama seminggu dalam kondisi eksisting:

Tabel 1 Jumlah Wisatawan ODTW Kabupaten Kotabaru

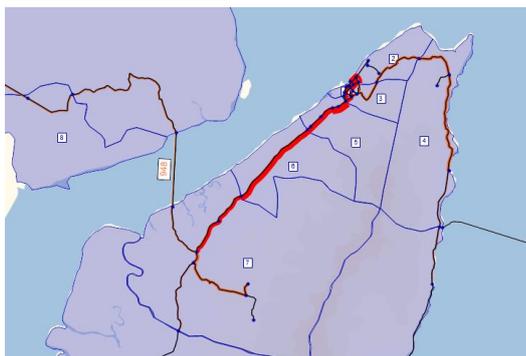
No	Observasi Wisatawan Selama 1 Minggu Pada Kondisi Eksisting (2022)								
	Objek Wisata	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Sabtu	Minggu	Total
1	Siring Laut Kotabaru	534	401	453	601	620	990	1263	4862
2	Pantai Gedambaan	63	73	79	88	89	97	103	592
3	Ekowisata Hutan Meranti Putih	57	53	69	76	85	95	87	522
4	Bukit Mamake Bapake	39	36	34	36	45	59	48	297
5	Air Terjun Tumpang Dua	45	42	45	43	56	77	67	375
Total		738	605	680	844	895	1318	1568	6648

Sumber: Hasil Analisis 2022

Demand potensial pada penelitian ini untuk angkutan pariwisata adalah 5902 wisatawan untuk permintaan potensial.

PENENTUAN RUTE PERJALANAN ANGKUTAN PARIWISATA

Adapun pemilihan rute angkutan pariwisata didasari oleh jumlah permintaan wisatawan dari tiap zona, kelas jalan dan kondisi tata guna lahan yang ada di Kabupaten Kotabaru. Rute pelayanan angkutan pariwisata dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar 1 Network Pembebanan Rute Angkutan Pariwisata Di Kabupaten Kotabaru

Tabel 2 Rencana Rute 1 Menuju Bukit Mamake Bapake & Pantai Gedambaan

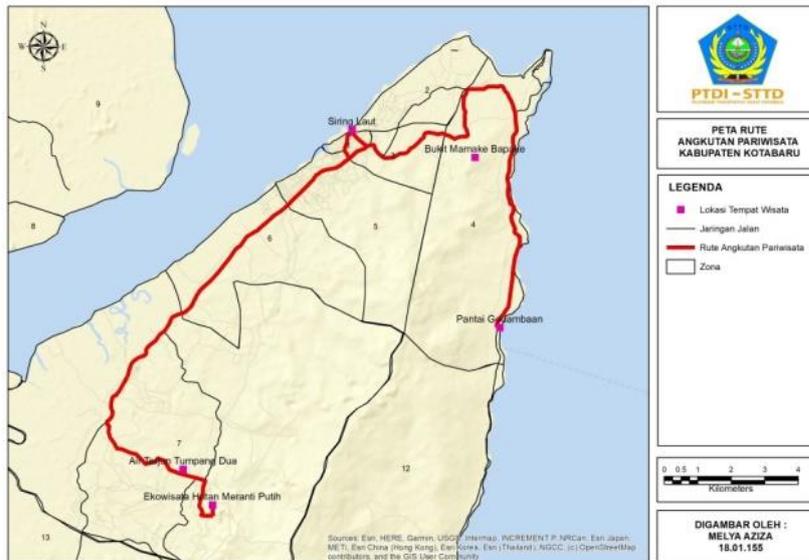
Rute 1	Panjang Rute
Jl. Pangeran Kesuma Negara - Jl. H. Agus Salim - Jl. Surya Gangawangsa - Jl. Berangas I	15 KM

Sumber: Hasil Analisis 2022

Tabel 3 Rencana Rute 2 Menuju Air Terjun Tumpang Dua & Ekowisata Hutan Meranti Putih

Rute 2	Panjang Rute
Jl. Pangeran Kesuma Negara - Jl. Indra Kesuma Jaya - Jl. Putri Cipta Sari - Jl. Surya Gangdamana - Jl. Veteran - Jl. M. Alwi - Jl. H. Hasan Basri - Jl. Raya Stagen - Jl. Raya Sebelimbingan - Jl. Megasari	20 KM

Sumber: Hasil Analisis 2022



Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar 2 Visualisasi Rencana Rute Dengan Arcgis

MANAJEMEN OPERASIONAL ANGKUTAN PARIWISATA

1. Waktu Operasi Angkutan Pariwisata
Waktu pelayanan angkutan dibagi menjadi dua, hari kerja (weekday) dan hari libur (weekend). Waktu operasi pada hari kerja (weekday) direncanakan di mulai dari pukul 09.00 WITA – 17.00 WITA. Sedangkan, waktu operasi

angkutan wisata pada hari libur (weekend) direncanakan mengikuti waktu operasi lokasi wisata yaitu di mulai pukul 08:00 WITA – 18:00 WITA.

2. Kecepatan Rencana

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.

3. Load Factor

Faktor muat (load factor) merupakan rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas kendaraan. Faktor muat yang direncanakan untuk angkutan wisata ini adalah 70% dan terdapat cadangan 30% untuk mengakomodasi lonjakan penumpang, serta pada tingkat ini kesesakan penumpang di dalam kendaraan masih diterima. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002).

4. Waktu Perjalanan Angkutan Pariwisata

Setelah melalui proses hitung sesuai dengan rumus, maka dihasilkan perhitungan waktu perjalanan, untuk Rute 1 adalah 23 menit dan untuk Rute 2 adalah 30 menit. Perhitungan didapat dari waktu tempuh masing-masing segmen ditambahkan dengan waktu pada lampu merah dan waktu singgah pada masing-masing tempat pemberhentian.

5. Headway

Dari hasil perhitungan didapat Headway Rute 1 di hari kerja adalah 26 menit dan di hari libur adalah 23 menit. Untuk Rute 2 didapat Headway di hari kerja adalah 27 menit dan di hari libur adalah 23 menit.

6. Kebutuhan Armada

Jumlah armada yang dibutuhkan dalam pengoperasian angkutan wisata sesuai perhitungan pada Rute 1 di hari kerja adalah 2 kendaraan dan di hari libur adalah 2 kendaraan. Pada Rute 2 di hari kerja adalah 3 kendaraan dan di hari libur adalah 3 kendaraan.

7. Jumlah RIT

Perhitungan Jumlah Rit pada masing-masing waktu operasi, hasilnya adalah untuk Rute 1 di hari kerja adalah 9 rit dan 11 rit di hari libur. Untuk Rute 2 di hari kerja adalah 7 rit dan 8 rit di hari libur.

8. Penjadwalan

Hasil dari penjadwalan mempertimbangkan headway, waktu tempuh, jumlah armada dan jumlah rit pada masing-masing waktu yang ada. Angkutan pariwisata dioperasikan pada weekday yaitu dimulai pukul 09.00 WITA – 17.00 WITA sedangkan untuk weekend direncanakan mengikuti waktu operasi lokasi wisata yaitu di mulai pukul 08:00 WITA – 18:00 WITA.

ANALISIS BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN DAN TARIF

Analisis Biaya Operasional Kendaraan

1. Karakteristik kendaraan
 - a. Tipe : Bus Sedang
 - b. Jenis pelayanan : Angkutan Pariwisata
 - c. Kapasitas : 27 Kursi
2. Produksi per kendaraan
Produksi angkutan pariwisata di Kabupaten Kotabaru dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Tabel 4 Rekapitulasi Produksi Bus Rute 1 Hari Libur
(Weekend)

No	Keterangan	Nilai	Satuan
1	Km-tempuh / rit	30	Km
2	Km-tempuh / hari	330	Km
3	Frekuensi / hari	30	Trip
4	Frekuensi / bulan	240	Trip
5	Seat-km / rit	27	seat-km
6	Seat-km / hari	297	seat-km
7	Seat - km / bulan	2376	seat-km
8	Seat - km / tahun	28512	seat-km
9	Hari operasi / bulan	8	Hari
10	Hari operasi / tahun	96	Hari
11	Km-tempuh / bulan	2640	Km
12	Km-tempuh / tahun	31680	Km

Sumber: Hasil Analisis 2022

Tabel 5 Rekapitulasi Produksi Bus Rute 1 Hari Kerja
(Weekday)

No	Keterangan	Nilai	Satuan
1	Km-tempuh / rit	30	Km
2	Km-tempuh / hari	270	Km
3	Frekuensi / hari	16	Trip
4	Frekuensi / bulan	320	Trip
5	Seat-km / rit	27	seat-km
6	Seat-km / hari	243	seat-km
7	Seat - km / bulan	4860	seat-km
8	Seat - km / tahun	58320	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 6 Rekapitulasi Produksi Bus Rute 2 Hari Libur (Weekend)

No	Keterangan	Nilai	Satuan
1	Km-tempuh / rit	40	Km
2	Km-tempuh / hari	320	Km
3	Frekuensi / hari	30	Trip
4	Frekuensi / bulan	240	Trip
5	Seat-km / rit	27	seat-km
6	Seat-km / hari	216	seat-km
7	Seat - km / bulan	1728	seat-km
8	Seat - km / tahun	20736	seat-km
9	Hari operasi / bulan	8	Hari
10	Hari operasi / tahun	96	Hari
11	Km-tempuh / bulan	2560	Km
12	Km-tempuh / tahun	30720	Km

Sumber: Hasil Analisis 2022

Tabel 7 Rekapitulasi Produksi Bus Rute 2 Hari Kerja (Weekday)

No	Keterangan	Nilai	Satuan
1	Km-tempuh / rit	40	Km
2	Km-tempuh / hari	280	Km
3	Frekuensi / hari	16	Trip
4	Frekuensi / bulan	320	Trip
5	Seat-km / rit	27	seat-km
6	Seat-km / hari	729	seat-km
7	Seat - km / bulan	14580	seat-km
8	Seat - km / tahun	174960	seat-km
9	Hari operasi / bulan	20	Hari
10	Hari operasi / tahun	240	Hari
11	Km-tempuh / bulan	5600	Km
12	Km-tempuh / tahun	67200	Km

Sumber: Hasil Analisis 2022

3. Biaya Pokok

Tabel 8 Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 1 Hari Libur
(Weekend)

No	Biaya Pokok	Jumlah
1	Biaya Langsung	Rp 10,486
2	Biaya Tidak Langsung	Rp 87
Jumlah		Rp 10,573

Sumber: Hasil Analisis 2022

Tabel 9 Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 1 Hari Kerja
(Weekday)

No	Biaya Pokok	Jumlah
1	Biaya Langsung	Rp 6,915
2	Biaya Tidak Langsung	Rp 42
Jumlah		Rp 6,957

Sumber: Hasil Analisis 2022

Tabel 10 Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 2 Hari Libur
(Weekend)

No	Biaya Pokok	Jumlah
1	Biaya Langsung	Rp 10,712
2	Biaya Tidak Langsung	Rp 60
Jumlah		Rp 10,771

Sumber: Hasil Analisis 2022

Tabel 11 Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 2 Hari Kerja
(Weekday)

No	Biaya Pokok	Jumlah	
1	Biaya Langsung	Rp	6,785
2	Biaya Tidak Langsung	Rp	27
Jumlah		Rp	6,812

Sumber: Hasil Analisis 2022

Analisis Penentuan Tarif

Berdasarkan hasil perhitungan biaya operasional kendaraan, dapat ditentukan besarnya tarif angkutan pariwisata per wisatawan. Nilai faktor muat (load factor) yang digunakan adalah 70% sesuai dengan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002, berikut hasil perhitungan:

Tabel 12 Tarif Rute 1 Angkutan Pariwisata Pada Weekend & Weekday

Waktu Operasi	Load Factor	Biaya (Per pnp/km)	Tarif BEP	Tarif wisatawan
Weekend	70%	Rp. 559	Rp. 16.783	Rp. 9000
Weekday	70%	Rp. 368.11	Rp. 11.043	Rp. 6000

Sumber: Hasil Analisis 2022

Tabel 13 Tarif Rute 2 Angkutan Pariwisata Pada Weekend & Weekday

Waktu Operasi	Load Factor	Biaya (Per pnp/km)	Tarif BEP	Tarif wisatawan
Weekend	70%	Rp. 570	Rp. 22.796	Rp. 13000
Weekday	70%	Rp. 360.45	Rp. 14.418	Rp. 8000

Sumber: Hasil Analisis 2022

KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil survei wawancara, diketahui bahwa jumlah permintaan untuk angkutan pariwisata adalah 5902 wisatawan untuk permintaan potensial
2. Rute rencana untuk pengoperasian angkutan pariwisata di Kabupaten Kotabaru adalah dua rute dengan panjang 15 km dan 20 km dengan titik awal di objek wisata Siring Laut Kotabaru.
3. Jenis armada yang akan digunakan untuk angkutan pariwisata di Kabupaten Kotabaru adalah Bus Sedang dengan kapasitas 27 orang.

4. Waktu operasi pada hari kerja (weekday) direncanakan waktu pelayanannya dimulai dari pukul 19.00 – 17.00 WITA sedangkan weekend dimulai pukul 08.00 – 18.00 WITA.
5. Waktu perjalanan untuk angkutan pariwisata di Kabupaten Kotabaru adalah 23 menit untuk Rute 1 dan 30 menit untuk Rute 2. Headway Rute 1 weekday 26 menit, weekend 23 menit dan Rute 2 weekday 27 menit, weekend 23 menit. Jumlah armada yang dibutuhkan untuk Rute 1 weekday 2 kendaraan, weekend 2 kendaraan dan Rute 2 weekday 3 kendaraan, weekend 3 kendaraan.
6. Biaya pokok untuk angkutan pariwisata di Kabupaten Kotabaru sebesar Rp. 10.573 pada hari libur (weekend) dengan tarif Rp.9000 dan Rp. 6.957 di hari kerja (weekday) dengan tarif Rp.6000 pada rute 1. Sedangkan pada rute 2 sebesar Rp. 10.771 pada hari libur (weekend) dengan tarif Rp.13000 dan Rp.6.812 pada hari kerja (weekday) dengan tarif Rp.8000.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata
- _____, 2009, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- _____, 2002, SK. Direktur Jenderal Perhubungan Darat No 687 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur
- _____, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Kepariwisata Nasional
- _____, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- _____, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan
- _____, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek
- Tim PKL Kabupaten Kotabaru, 2021, Laporan Umum Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD Program Studi Terapan Transportasi Darat, Bekasi
- Tamim, Ofyar, Z. 2000. "Perencanaan dan Pemodelan Transportasi." Buku Referensi Transportasi: 56-57.
- Abror, Baddal Hayat Al, and Okto Risdianto Manullang. 2019. "Layanan Transportasi Dalam Pengembangan Pariwisata Di Kabupaten Kerinci." *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* 6 (2): 125–34.

- Alhamid, Thalha, and Budur Anufia. 2019. "Instrumen Pengumpulan Data." *STAIN Sorong* 34 (2): 1–20.
- Azizah, Nailie. 2021. "Pemilihan Layanan Angkutan Jalan Untuk Pariwisata Di Kabupaten Pasuruan." *Pariwisata* 8 (2): 90–98.
<https://doi.org/10.31294/par.v8i2.9509>.
- Basuki, Imam, and Amos Setiadi. 2017. "Potensi Angkutan Umum Pariwisata Di Daerah Istimewa Yogyakarta." *Transportasi* 15 (2): 1–142.
- Bungin, Adam Suryohadi. 2020. "Perencanaan Operasional Angkutan Wisata Banjarmasin Tour On Bus Menggunakan Metode Multi-Criteria Decision Analysis (MCDA)."
- Firmansyah, Mohammad Rizal, Januar Ferry Irawan, Nunung Nuring Hayati, and Sonya Sulistyono. 2016. "Evaluasi Kinerja Pelayanan Perusahaan Angkutan Pariwisata Dan Angkutan Sewa Di Provinsi Jawa Timur." *Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi* 17 (1): 21–28.
- Herdayanti, and Syahril. 2019. "Desain Penelitian Dan Teknik Pengumpulan Data Dalam Penelitian." *Akademik* 1 (69): 1–11.
- Wirasutama, Cok Putra, P. Alit Suthanaya, and D. M. Priyantha Wedagama. 2015. "Analisis Kelayakan Investasi Angkutan Pariwisata Di Propinsi Bali." *Jurnal Spektran* 3 (1): 10–19.
<https://doi.org/10.24843/spektran.2015.v03.i01.p02>.