

PERENCANAAN ANGKUTAN DI KAWASAN WISATA KABUPATEN KENDAL

Mitha Elsa Melinda¹⁾, Dessy Angga Afrianti, M.Sc, MT²⁾, Sabrina Handayani, MT³⁾

¹⁾²⁾³⁾ Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jl. Raya Setu No.89, Kab.Bekasi,
Provinsi Jawa Barat, 17520
mithaela.234@gmail.com
dessy.angga@ptdisttd.ac.id
sabrinahandayani@yahoo.com

ABSTRAK

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Visi Misi Kabupaten Kendal yang berisi tentang keinginan Kabupaten Kendal untuk menjadikan Kabupaten Kendal sebagai pusat industri dan pariwisata di Jawa Tengah, maka perlu dikembangkan transportasi angkutan yang mempunyai rute khusus di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal. Dalam merencanakan rute ditentukan terlebih dahulu potensi *demand* pada kawasan tersebut. Sehingga tujuan pada penelitian adalah untuk menganalisis potensi *demand*, rute angkutan, pemilihan jenis kendaraan, karakteristik sistem operasional, serta penentuan tarif dan besarnya biaya operasional angkutan di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal. Dari hasil *demand potensial* maka rute rencana di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal terdiri dari 2 rute, dengan panjang trayek 21,1 km pada rute 1 dan 25,3 km pada rute 2. Jenis kendaraan yang digunakan rute 1 adalah ISUZU NQR 71 dengan kapasitas 33 orang dimana waktu operasional pada hari kerja pukul 15.00 WIB – 19.00 WIB dan hari libur pukul 08.00 WIB – 19.00 WIB dengan tarif sebesar Rp 6.000. Jenis kendaraan yang digunakan rute 2 adalah MITSUBISHI FE 71 BC dengan kapasitas 16 orang dimana waktu operasional pada hari kerja dibagi menjadi 2 shift, shift 1 pukul 05.00 – 08.00 WIB, shift 2 pukul 14.00 – 17.00 WIB, dan pada hari libur waktu operasional pukul 08.00 – 19.00 WIB dengan tarif sebesar Rp 9.000.

Kata Kunci: kawasan wisata, angkutan, kinerja operasional

ABSTRACT

Based on the Regional Medium-Term Development Plan (RPJMD) and the Vision and Mission of Kendal Regency which contains Kendal Regency's desire to make Kendal Regency a center of industry and tourism in Central Java, it is necessary to develop transportation transportation that has special routes in the Kendal Regency Tourism Area. In planning the route, the potential demand in the area is determined in advance. So the purpose of this study is to analyze the potential demand, transportation routes, selection of vehicle types, characteristics of the operational system, and the determination of tariffs and the amount of transportation operational costs in the Kendal Regency Tourism Area. From the results of potential demand, the planned route in the Kendal Regency Tourism Area consists of 2 routes, with a route length of 21.1 km on route 1 and 25.3 km on route 2. The type of vehicle used for route 1 is ISUZU NQR 71 with a capacity of 33 people. where the operational time is on weekdays at 15.00 WIB - 19.00 WIB and on holidays at 08.00 WIB - 19.00 WIB with a tariff of Rp. 6,000. The type of vehicle used on route 2 is MITSUBISHI FE 71 BC with a capacity of 16 people where operating hours on weekdays are divided into 2 shifts, shift 1 at 05.00 – 08.00 WIB, shift 2 at 14.00 – 17.00 WIB, and on holidays the operational time is at 08.00 – 19.00 WIB with a tariff of Rp. 9,000.

Keywords: tourist area, transportation, operational performance

PENDAHULUAN

Sistem transportasi memiliki elemen lengkap berupa sarana transportasi. Dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, manusia membutuhkan transportasi karena dalam melaksanakan aktivitasnya manusia tidak selalu berada di satu tempat. Dalam pelayanan transportasi diharapkan pelayanan tersebut baik dan dapat memperlancar kegiatan manusia sehingga mendorong terciptanya suasana yang kondusif terkait dengan percepatan pembangunan daerah. Kemajuan industri pariwisata di suatu daerah sangat bergantung pada jumlah wisatawan yang berkunjung. Semakin nyaman wisatawan menuju lokasi wisata maka semakin banyak wisatawan yang akan berkunjung ke lokasi tersebut.

Pemerintah Kabupaten Kendal terus berupaya meningkatkan pembangunan yang dapat meningkatkan pariwisata di Kabupaten Kendal. Bentuk upaya Pemerintah Kabupaten Kendal dalam mengembangkan potensi pariwisata tertulis pada Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD). Pada RPJMD tertulis Visi dan Misi Kabupaten Kendal yaitu menjadikan Kabupaten Kendal sebagai pusat industri dan pariwisata Jawa Tengah. Pertumbuhan kegiatan pariwisata yang berkelanjutan akan meningkatkan pendapatan penduduk lokal dan pendapatan Kabupaten Kendal. Objek – Objek wisata di Kabupaten Kendal saat ini hanya dapat dijangkau oleh wisatawan domestik maupun mancanegara dengan angkutan pribadi maupun sewa kendaraan. Untuk itu, Kabupaten Kendal perlu mengembangkan sarana transportasi berupa angkutan dengan rute yang menghubungkan wisatawan dengan objek – objek wisata di Kabupaten Kendal.

METODE

Terdapat 2 (dua) jenis data yang digunakan dalam melakukan analisis perencanaan angkutan di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal, yaitu:

a. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi – instansi yang terkait dalam melakukan perencanaan angkutan di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal. Data – data yang diperlukan antara lain data kependudukan (BPS), dan data wisatawan domestik dan mancanegara (Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Kendal).

b. Data Primer

Data Primer adalah data yang diperoleh dari hasil survei lapangan yang dilakukan oleh surveyor. Data yang diperoleh antara lain matriks asal tujuan perjalanan masyarakat dan wisatawan di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal dan matriks minat pindah dari kendaraan pribadi ke angkutan yang akan direncanakan.

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Dalam menentukan besarnya jumlah permintaan akan kebutuhan angkutan, maka dilakukan survei wawancara pada wisatawan dan masyarakat di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal. Namun mengingat keterbatasan waktu dan tenaga, dilakukan pengambilan sampel yang dapat mewakili semua wisatawan maupun masyarakat di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal. Untuk penentuan sampel survei wawancara wisatawan menggunakan metode slovin, sedangkan untuk penentuan sampel wawancara masyarakat di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal menggunakan sampel survei wawancara rumah tangga. Dari perhitungan tersebut maka diketahui bahwasanya sampel untuk wawancara wisatawan sebanyak 399 sampel, dan untuk wawancara rumah tangga sebanyak 1974 sampel.

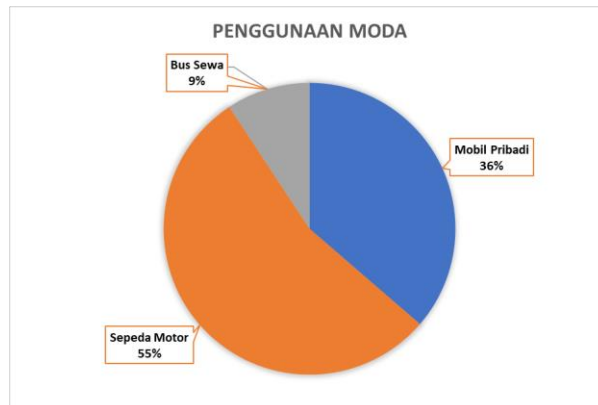
Tabel 1. Matriks Populasi Asal dan Tujuan Wisatawan

	Populasi						
	River Walk Boja	Kolam Renang Boja	Tirta Nusantara	Promnas Greenland	PAP Gonoharjo	Kampoeng Djowo Sekatul	
OD	17			20			tj
1	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0
3	125	0	126	126	0	0	378
4	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0
7	1003	629	883	1391	1630	253	5789
8	502	252	126	126	0	0	1006
9	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0
12	0	126	0	126	0	0	252
13	753	755	757	1138	1003	885	5290
14	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0
17	2759	2266	2144	5309	2633	2907	18019
18	251	252	126	126	376	126	1258
19	0	0	0	0	0	0	0
20	2634	2266	1639	3666	1505	1390	13100
21	0	0	0	126	0	0	126
XXII	251	252	252	506	502	379	2141
XXIII	0	0	0	0	125	253	378
XXIV	125	0	126	506	0	0	757
XXV	0	0	0	0	0	0	0
XXVI	502	378	252	126	376	126	1761
aj	8905	7175	6431	13273	8151	6320	50256

Tabel 2. Matriks Populasi Asal dan Tujuan Masyarakat di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal

OD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	tj
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	5259	7819,6	138	0	0	0	623	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38890	277	0	22213	0	75220
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	3987	5838,4	712	0	0	0	285	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34176	214	0	17942	0	63154
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
aj	9246	13658	850	0	0	0	908	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73066	490	0	40156	0	138375

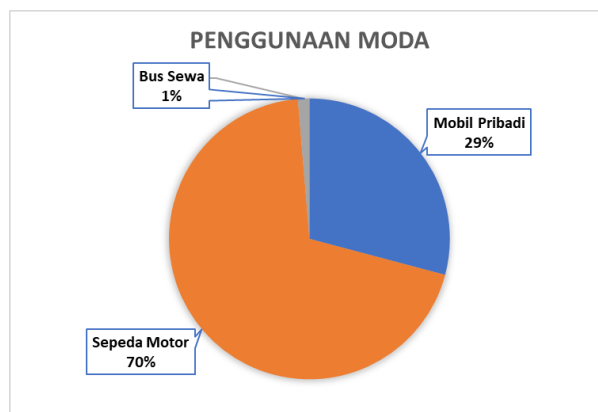
Berdasarkan tabel 1 matriks asal tujuan wisatawan diketahui bahwa jumlah perjalanan terbesar adalah zona 17 dan zona 20 sebesar 18019 dan 13100 wisatawan, dikarenakan tata guna lahan dari zona 17 dan zona 20 didominasi permukiman, perhotelan dan pusat kegiatan.



Gambar 1. Diagram Penggunaan Moda Wisatawan

Dari Grafik 1 diatas dapat disimpulkan bahwa kendaraan sepeda motor merupakan penggunaan kendaraan tertinggi untuk menuju ke lokasi wisata. Dari 399 responden wisatawan, sebanyak 55% wisatawan menggunakan kendaraan sepeda motor. Dan sebanyak 89% atau 319 wisatawan bersedia berpindah dari kendaraan pribadi menjadi angkutan umum.

Sedangkan pada tabel 2 matriks asal tujuan masyarakat di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal diketahui bahwa jumlah perjalanan terbesar adalah zona 17 dan zona 20 sebesar 730066 dan 40156 responden.



Gambar 2. Diagram Penggunaan Moda Masyarakat di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal

Dari Grafik 2 diatas dapat disimpulkan bahwa moda sepeda motor merupakan penggunaan kendaraan tertinggi untuk menuju ke tujuan perjalanan. Dari 1974 responden di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal, sebanyak 70% wisatawan menggunakan kendaraan sepeda motor. Dan sebanyak 69% atau 1368 responden yang mau berpindah dari kendaraan pribadi menjadi angkutan umum.

a. Analisis Permintaan Potensial Angkutan

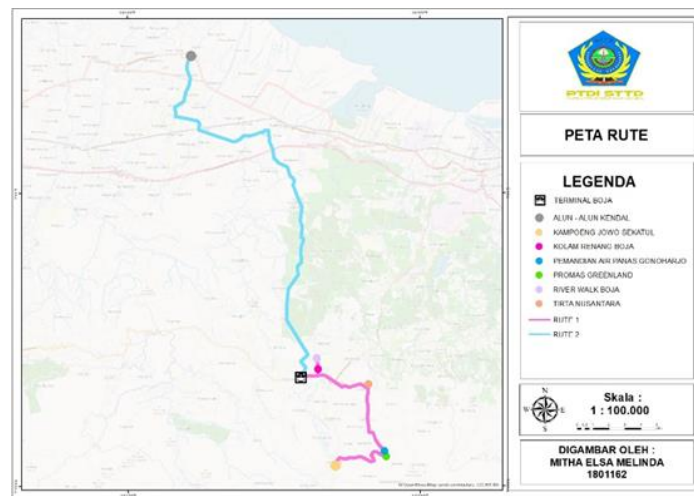
Hasil persentase ketersediaan berpindah ke angkutan dijadikan dasar untuk menentukan jumlah potensi permintaan angkutan di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal. Untuk *demand* yang berasal dari pengunjung dapat diketahui dari survei wawancara wisatawan dan wawancara rumah tangga dimana rata – rata responden memberikan pernyataan setuju untuk beralih moda dari kendaraan pribadi menjadi angkutan umum.

Tabel 3. Matriks Permintaan Potensial

OD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	tj
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	214	0	0	83	0	296
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2151	0	0	2509	0	4660
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	743	0	0	83	0	826
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111	0	0	83	0	193
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1946	0	0	2331	0	4277
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	3353	5572	99	0	0	0	444	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33850	197	0	23950	0	67465
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	538	0	0	508	0	1046
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	1620	4025	491	0	0	0	196	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29398	147	0	17200	0	53078
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	83	0	83
XXII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	649	0	0	1072	0	1721
XXIII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	316	0	316
XXIV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	214	0	0	331	0	544
XXV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
XXVI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	965	0	0	508	0	1473
aj	4973	9597	589	0	0	0	640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70778	345	0	49056	0	135978

b. Analisis Penentuan Rute

Dengan pertimbangan potensi keinginan wisatawan dan masyarakat di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal menggunakan angkutan, maka dalam kajian ini diusulkan rencana rute yakni:



Gambar 3. Peta Rencana Rute Angkutan di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal

Adapun rencana rute angkutan yang akan beroperasi di Kabupaten Kendal dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. Angkutan Rute 1

Rute berangkat	Panjang Rute
Jl. Pemuda - Jl. Raya Tampingan 1 - Jl. Kyai Ngabel - Jl. Raya Semarang Boja - Jl. Raya Boja - Jl. Desa Limbangan	21,1 KM
Rute Pulang	Panjang Rute
Jl. Desa Limbangan - Jl. Raya Boja - Jl. Raya Semarang Boja - Jl. Kyai Ngabel - Jl. Raya Tampingan 1 - Jl. Pemuda	21,1 KM

Tabel 5. Angkutan Rute 2

Rute berangkat	Panjang Rute
Jl. Pemuda - Jl. Raya Boja Kaliwungu 2 - Jl. Raya Boja Kaliwungu 1 - Jl. Pangeran Djuminah - Jl. Kyai Haji Asy'ari 3 - Jl. Sekopek 1 - Jl. Sekopek 2 - Jl. Raya Timur Kaliwungu 6 - Jl. Soekarno Hatta 2 - Jl. Soekarno Hatta 3	25,3
Rute Pulang	Panjang Rute
Jl. Soekarno Hatta 3 - Jl. Soekarno Hatta 2 - Jl. Raya Timur Kaliwungu - Jl. Sekopek 2 - Jl. Sekopek 1 - Jl. Kyai Haji Asy'ari 3 - Jl. Pangeran Djuminah - Jl. Raya Boja Kaliwungu 1 - Jl. Raya Boja Kaliwungu 2 - Jl. Pemuda	25,3

Pelayanan angkutan diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik, setelah ditetapkan rute yang akan digunakan dalam rencana pengoperasian angkutan di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal maka dapat diketahui jumlah permintaan potensial tiap rute angkutan, yang rute yang akan dilayani merupakan rute yang memiliki permintaan potensial perjalanan yaitu yang melalui permukiman, titik penginapan atau *resort*, dan pusat oleh-oleh/perbelanjaan. Sehingga membangkitkan permintaan perjalanan di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal.

c. Penentuan Jenis Kendaraan

Dari hasil analisa diketahui jumlah permintaan potensial angkutan di wilayah yang terlayani rute 1 dan rute 2 adalah sebanyak 54299 dan 11696. Setelah dihitung berdasarkan rumus jumlah permintaan dibagi jumlah minimal per hari, kemudian hasilnya dilakukan perbandingan antara jumlah kendaraan yang dibutuhkan dengan jumlah kendaraan minimal per tiap jenis kendaraan, maka jenis kendaraan yang lebih efektif digunakan sebagai angkutan rute 1 adalah jenis kendaraan ISUZU NQR 71 dengan kapasitas 33 *seat* dan untuk angkutan rute 2 adalah jenis kendaraan MITSUBISHI FE 71 BC dengan kapasitas 16 *seat*.

d. Analisis Kinerja Operasional

Waktu operasi rute 1 pada hari kerja direncanakan mengikuti waktu tersibuk wisatawan pada lokasi wisata, waktu pelayanannya dimulai pukul 15:00 WIB – 19:00 WIB. Sedangkan pada hari libur direncanakan mengikuti waktu operasi lokasi wisata yaitu pukul 08:00 WIB – 19:00 WIB. Waktu operasi rute 2 pada hari kerja direncanakan mengikuti waktu tersibuk orang berangkat dan pulang dari kegiatan sekolah maupun bekerja, waktu pelayanannya dibagi menjadi 2 *shift*, *shift* 1 dimulai pukul 05:00 WIB – 08:00 WIB dan *shift* 2 dimulai pukul 14.00 WIB – 17:00 WIB. Sedangkan pada hari libur direncanakan mengikuti waktu operasi rute 1 karena pada hari libur banyak masyarakat berlibur ke lokasi wisata, waktu pelayanannya dimulai pukul 08:00 WIB – 19:00 WIB.

Waktu perjalanan untuk angkutan rute 1 adalah 42 menit dengan headway 10 menit pada hari kerja dan 15 menit pada hari libur, dengan jumlah armada yang dibutuhkan rute 1 adalah 13 pada hari kerja, dan 9 pada hari libur. Waktu perjalanan rute 2 adalah 51 menit dengan headway 10 menit pada hari kerja dan 15 menit pada hari libur, dengan jumlah armada yang dibutuhkan rute 2 adalah 13 pada hari kerja, dan 8 pada hari libur.

e. Analisis Biaya Operasional Kendaraan, Penentuan Tarif dan ATP WTP

Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Perhitungan besarnya biaya operasional kendaraan dilakukan berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP 1057/AJ.206/DRJD/2020. Biaya operasional kendaraan (BOK) ini meliputi pengeluaran yang harus dikeluarkan oleh pengusaha angkutan setiap hari, tiap bulan dan tiap tahun untuk biaya pemeliharaan kendaraan dan pengoperasian usaha angkutan.

Biaya pokok untuk angkutan rute 1 di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal pada hari kerja adalah Rp 15.135 dan pada hari libur adalah Rp 14.034. Sedangkan biaya pokok untuk angkutan rute 2 di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal pada hari kerja adalah Rp 9.001 dan pada hari libur adalah Rp 10.296.

Analisis Penentuan Tarif

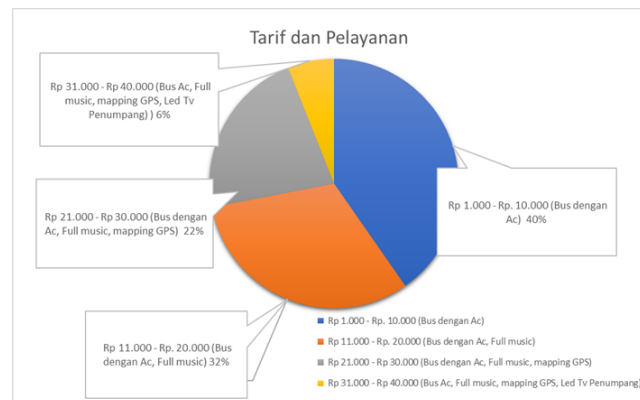
Agar mendapatkan keuntungan maka tarif yang telah ada ditambah 10 %. Berikut ini adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh penumpang untuk satu kali perjalanan:

Tabel 6. Rekapitulasi Tarif Penumpang Angkutan

Tarif Penumpang	
RUTE 1	RUTE 2
Rp6.000	Rp9.000

Analisis ATP (*Ability To Pay*) dan WTP (*Willingness To Pay*)

Ability To Pay adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukan. Untuk melakukan perhitungan *Ability To Pay* berdasarkan PDRB Kabupaten Kendal. Biaya Transportasi per perjalanan di asumsikan sama dengan ATP masyarakat sebesar Rp. 77.150. *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.



Gambar 4. WTP Angkutan

Berdasarkan hasil survei WTP (*Willingness to Pay*) dapat dilihat kesediaan masyarakat membayar angkutan adalah 40% bertarif Rp. 1.000- Rp. 10.000, 32% bertarif Rp. 11.000 – Rp. 20.000, 22% bertarif Rp. 21.000 – Rp. 30.000 dan sisanya adalah 6% bertarif Rp. 31.000 – Rp. 40.000. Dengan demikian tarif yang diminati masyarakat jika dioperasikannya angkutan di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal adalah sebesar Rp. 1.000 – Rp. 10.000.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil survei wawancara wisatawan dan wawancara rumah tangga, diketahui bahwa jumlah permintaan potensial untuk angkutan adalah sebesar 54299 pada rute 1 dan sebesar 16196 pada rute 2.
2. Rute rencana untuk pengoperasian angkutan di Kawasan Wisata terdiri dari 2 rute. Rute 1 memiliki panjang trayek 21,1 km dengan titik awal di Terminal Boja dan titik akhir di Kampoeng Djowo Sekatul. Rute 2 memiliki Panjang trayek 25,3 km dengan titik awal di Terminal Boja dan titik akhir di Alun – Alun Kendal.
3. Jenis armada yang akan digunakan untuk angkutan di Kawasan Wisata adalah ISUZU NQR 71 dengan kapasitas 33 orang untuk rute 1 dan MITSUBISHI FE 71 BC dengan kapasitas 16 orang untuk rute 2. Pemilihan jenis kendaraan tersebut berdasarkan jumlah permintaan dan disesuaikan dengan medan jalan yang terlayani oleh rute agar mengurangi resiko kecelakaan.
4. Waktu perjalanan untuk angkutan rute 1 adalah 42 menit dengan headway 10 menit pada hari kerja dan 15 menit pada hari libur, dengan jumlah armada yang dibutuhkan rute 1 adalah 13 pada hari kerja, dan 9 pada hari libur. Waktu perjalanan rute 2 adalah 51 menit dengan headway 10 menit pada hari kerja dan 15 menit pada hari libur, dengan jumlah armada yang

dibutuhkan rute 2 adalah 13 pada hari kerja, dan 8 pada hari libur. Waktu operasi rute 1 pada hari kerja direncanakan mengikuti waktu tersibuk wisatawan pada lokasi wisata, waktu pelayanannya dimulai pukul 15:00 WIB – 19:00 WIB. Sedangkan pada hari libur direncanakan mengikuti waktu operasi lokasi wisata yaitu pukul 08:00 WIB – 19:00 WIB. Waktu operasi rute 2 pada hari kerja direncanakan mengikuti waktu tersibuk orang berangkat dan pulang dari kegiatan sekolah maupun bekerja, waktu pelayanannya dibagi menjadi 2 shift, shift 1 dimulai pukul 05:00 WIB – 08:00 WIB dan shift 2 dimulai pukul 14.00 WIB – 17:00 WIB. Sedangkan pada hari libur direncanakan mengikuti waktu operasi rute 1 karena pada hari libur banyak masyarakat berlibur ke lokasi wisata, waktu pelayanannya dimulai pukul 08:00 WIB – 19:00 WIB.

5. Biaya pokok untuk angkutan rute 1 di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal pada hari kerja adalah Rp 15.135 dan pada hari libur adalah Rp 14.034. Sedangkan biaya pokok untuk angkutan rute 2 di Kawasan Wisata Kabupaten Kendal pada hari kerja adalah Rp 9.001 dan pada hari libur adalah Rp 10.296. Tarif untuk rute 1 sebesar Rp 6.000 dan untuk rute 2 sebesar Rp 9.000. Berdasarkan analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) dimana kemampuan pengguna untuk membayar jasa sebesar Rp. 77.150 dan kesediaan membayar sebesar Rp 1.000 – Rp 10.000.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Kendal yang telah membantu dalam penyediaan data sekunder dan Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD yang membantu dalam proses pelaksanaan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- Garcia, Hector H., Murray Wittner, Christina M. Coyle, Herbert B. Tanowitz, dan A. Clinton White. 2006. “Cysticercosis.” *Tropical Infectious Diseases* 2: 1289–1303. <https://doi.org/10.1016/B978-0-443-06668-9.50118-6>.
- Kementerian Perhubungan. 2015. *PM Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam T. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub.*
- Keputusan Menteri No 35. 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 35 Tahun 2003.*
- Menteri Perhubungan. 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. PERMEN Perhubungan Republik Indonesia.* http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2015/PM_180_Tahun_2015.pdf.
- Ni Ketut Riani. 2021. “Pariwisata Adalah Pisau Bermata 2.” *Jurnal Inovasi Penelitian* 2 (5): 1470.
- Peraturan Menteri Perhubungan RI No PM 32. 2016. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32 Tahun 2016.*
- Peraturan Menteri Perhubungan RI No PM 98. 2013. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013.* <https://doi.org/10.1190/segam2013-0137.1>.

- Teodoro Herrera Marcano, Anabela Cachada, Teresa Rocha-santos, Armando C
Duarte, dan Nualchavee Roongtanakiat. 2009. “No Title(ئى ئۇقتۇق) □□□□□□”.
<https://doi.org/10.1038/132817a0>.