

SKEMA PEMBATASAN PENGGUNAAN KENDARAAN PRIBADI DI DAERAH WISATA DENGAN PENGOPERASIAN ANGKUTAN PARIWISATA DI KOTA KEDIRI

RILA AJENG PANGESTI

Taruna Program Studi
Diploma III Manajemen
Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia - STTD
Jalan Raya Setu No. 89
Bekasi
Tlp: (021) 8254640
Fax: (021) 82608997
Rilaajeng05@gmail.com

TORANG HUTABARAT

Dosen Politeknik
Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 89
Bekasi
Tlp: (021) 8254640
Fax: (021) 82608997

AZHAR HERMAWAN

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia STTD
Jalan Raya Setu No. 89
Bekasi
Tlp: (021) 8254640
Fax: (021) 82608997

Abstract

East Java is one of the provinces in Indonesia which is located at the eastern tip of the island of Java. With an area of 47,799 km² and a population of more than 40 million people, East Java has potential in various sectors, including the tourism sector, which adds to the features of one of the most populous provinces in Indonesia. The city of Kediri is one of the areas in the province of East Java, with an area of 63.4 km² and a population of 292,597 inhabitants. The position of the city of Kediri is very strategic considering that it is located on the Surabaya-Tulungagung, Blitar-Nganjuk, and Kediri-Nganjuk districts. So it can be said that the city of Kediri is a growth center for the surrounding area. Considering the high tourism potential in the Kediri City area, the Kediri City Government continues to strive to develop and increase tourism potential in its area to attract and increase tourist visits to Kediri City as one of the sectors that supports increasing Regional Original Income. In the Regional Medium-Term Development Plan (RPJMD) of the City of Kediri for 2020-2024, the government strives to achieve the performance targets contained in the RPJMD. The high number of tourists can have an impact on increasing traffic density. To get to these attractions, tourists still use private vehicles and also large buses for tourists outside the Kediri City area who visit attractions in Kediri City. . Besides the unavailability of tourism transportation to accommodate tourists, the increase in the number of private vehicles from year to year must also be addressed quickly. For this reason, it is necessary to carry out a private vehicle restriction scheme, especially in tourist areas that are visited by many people and have the potential to experience an increase in traffic volume, causing new problems in the scope of the road.

Keywords: Tourism Transportation, Private Vehicle, Potential Demand, BOK, Cost

Abstrak

Jawa Timur merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang terletak di ujung timur Pulau Jawa. Dengan luas wilayah mencapai 47.799 km² dan jumlah penduduk lebih dari 40 juta jiwa Jawa Timur memiliki potensi di berbagai sektor, tidak terkecuali dalam sektor wisata yang menambah keistimewaan dari salah satu provinsi terpadat di Indonesia ini. Kota Kediri merupakan salah satu wilayah yang terdapat di provinsi Jawa Timur, dengan luas wilayah sebesar 63,4 km² dan jumlah penduduk sejumlah 292.597 jiwa Kota Kediri termasuk dalam wilayah yang memiliki berbagai macam potensi wisata mulai dari wisata alam, kebudayaan,

belanja, dan religi. Posisi Kota Kediri sangat strategis mengingat terletak pada jalur lintasan Surabaya-Tulungagung, Blitar-Nganjuk, dan Kabupaten Kediri-Nganjuk Sehingga bisa dikatakan Kota Kediri merupakan pusat pertumbuhan bagi daerah sekitarnya. Mengingat tingginya potensi wisata di wilayah Kota Kediri, Pemerintah Kota Kediri terus berupaya untuk melakukan pengembangan dan peningkatan potensi wisata di wilayahnya untuk menarik dan meningkatkan kunjungan wisatawan ke Kota Kediri sebagai salah satu sektor yang mendukung peningkatan Pendapatan Asli Daerah. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Kediri tahun 2020-2024 pemerintah berupaya keras untuk mencapai target kinerja yang terdapat dalam RPJMD. Tingginya jumlah wisatawan dapat berdampak terhadap terjadinya peningkatan kepadatan lalu lintas. Untuk sampai ke objek wisata tersebut, wisatawan masih menggunakan kendaraan pribadi dan juga bus besar untuk wisatawan luar daerah Kota Kediri yang mengunjungi objek wisata di Kota Kediri. . Disamping belum tersedianya angkutan pariwisata untuk mengakomodir wisatawan, penambahan jumlah kendaraan pribadi dari tahun ke tahun juga harus dsikapi secara cepat. Untuk itu perlu dilakukan skema pembatasan kendaraan pribadi khususnya di area wisata yang banak dikunjungi orang dan memiliki potensi untuk mengalami peningkatan volume lalu lintas sehingga menyebabkan permasalahan baru di ruang lingkup jalan.

Kata Kunci: Angkutan Pariwisata, Kendaraan Pribadi, Permintaan Potensial, BOK, Tarif

PENDAHULUAN

Kota Kediri merupakan salah satu wilayah yang terdapat di provinsi Jawa Timur, dengan luas wilayah sebesar 63,4 km² dan jumlah penduduk sejumlah 292.597 jiwa Kota Kediri termasuk dalam wilayah yang memiliki berbagai macam potensi wisata mulai dari wisata alam, kebudayaan, belanja, dan religi. Secara historis Kota Kediri dikenal sebagai bekas Kerajaan Panjalu yang merupakan pecahan dari Kerajaan Airlangga dimana memiliki banyak potensi obyek wisata dan daya Tarik wisata yang cukup beragam. Kota Kediri merupakan satu dari 2 daerah di Provinsi Jawa Timur yang memiliki gunung, yaitu Gunung Klotok dan Gunung Maskumbang. Selain memiliki gunung Kota Kediri juga dialiri oleh 5 sungai, yaitu Sungai Kresek, Sungai Parang, Sungai Kedak, Sungai Ngampel, dan Sungai Brantas . Untuk potensi wisata alam yang ada di Kota Kediri di antaranya adalah Goa Selomangleng yang berada di kaki Gunung Klotok yang berada di Kelurahan Pojok Kecamatan Mojoroto. Selain itu Kota Kediri juga terdapat wisata religi salah satunya adalah Kelenteng Tjoe Hwie Kiong yang merupakan salah satu bangunan yang dilindungi yang menjadi tempat ibadah etnis Tionghoa yang termasuk dalam cagar budaya Jawa Timur. Selain fungsi utamanya sebagai tempat ibadah Kelenteng yang berada di Kelurahan Pakelan Kecamatan Kota Kelenteng ini juga dikunjungi banyak pengunjung dari masyarakat umum. Satu lagi potensi wisata yang menarik wisatawan di Kota Kediri adalah potensi wisata belanja dimana wisata ini berada di Kawasan Central Bussiness Distric (CBD) Dhoho, Pattimura, Joyoboyo Trade Center, Hayam Wuruk Trade Center, Pasaraya Sri Ratu, dan Kediri Mall, Pasar Grosir hasil pertanian di Ngronggo dan Pasar Tradisional Setono Betek, Pasar Bandar dan Pasar Pahing yang menjadi sentra perdagangan bagi masyarakat se-Eks Karesidenan Kediri. Sebagai destinasi wisata, Kota Kediri memerlukan transportasi guna menunjang wisatawan untuk mengakses ojek wisata yang ada. Selain itu keberadaan angkutan wisata juga harus dapat menghubungkan objek wisata satu dengan yang lain. Disamping belum tersedianya angkutan pariwisata untuk mengakomodir wisatawan, penambahan jumlah kendaraan pribadi dari tahun ke tahun juga harus dsikapi secara cepat. Untuk itu perlu dilakukan skema pembatasan kendaraan pribadi khususnya di area wisata yang banak dikunjungi orang dan memiliki potensi untuk mengalami peningkatan volume lalu lintas sehingga menyebabkan permasalahan baru di ruang lingkup jalan. Dengan demikian maka

diperlukan suatu perencanaan transportasi yang mampu mengatasi permasalahan yaitu dengan merencanakan angkutan wisata yang dapat menghubungkan objek wisata satu dengan yang lain.

TINJAUAN PUSTAKA

Permintaan Transportasi

Permintaan dari penumpang atau individu akan jasa transportasi muncul karena orang perlu melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain selama bekerja, sekolah, berbelanja, dan kegiatan lainnya. Morlok (1998) mengungkapkan-permintaan akan jasa transportasi merupakan permintaan turunan (derived demand) yang timbul karena ada permintaan akan jasa lain. Permintaan akan jasa transportasi penumpang diturunkan dari kebutuhan seseorang untuk berjalan dari satu tempat ke tempat lain untuk suatu kegiatan.

Jenis Kendaraan

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

Sistem Operasional Angkutan Wisata

Perencanaan angkutan wisata dikawasan Pasawahan bertujuan pada standar yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum. Analisis sistem operasional angkutan umum meliputi frekuensi, headway, waktu siklus, kebutuhan armada, tahap pemilihan rute, penentuan lokasi koridor, pola pelayanan.

Biaya Operasional Kendaraan

Pariwisata Perhitungan biaya operasinal kendaraan dimaksud untuk mengetahui besarnya biaya pokok produksi angkutan wisata per kilometer. Dari hasil perhitungan tersebut dapat diketahui apakah dalam pengoperasian angkutan wisata yang akan melayani rute ke tempat wisata dikawasan pasawahan akan mengalami keuntungan atau kerugian. Biaya operasional kendaraan dihitung berdasarkan seluruh biaya yang dikeluarkan dalam mengoperasikan kendaraan untuk memberikan pelayanan. Untuk memudahkan perhitungan biaya operasional kendaraan, maka perlu dilakukan pengelompokan atau pengklasifikasian komponen biaya biaya operasional kendaraan. Pengelompokan komponem biaya ini dapat dilakukan atas biaya yang tergantung pada jarak dan biaya yang tergantung pada waktu.

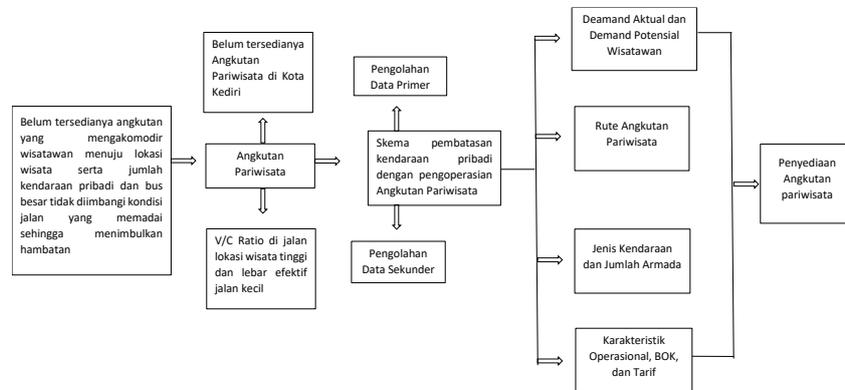
Tarif

Tarif Angkutan adalah harga (uang) yang harus dibayarkan oleh para pengguna 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.

METODE

Kerangka pikir yang dibangun untuk melaksanakan studi ini diawali oleh adanya kebutuhan untuk perencanaan angkutan pariwisata di Kota Kediri. Kegiatan ini merupakan integrase antara sektor transportasi dan kepariwisataan local. Integrase yang diterapkan pada studi ini

merupakan hubungan antara pelayanan angkutan pariwisata terhadap pengembangan dan kemajuan kegiatan pariwisata di Kota Kediri, dengan demikian diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan dan kelancara di daerah tujuan wisata. . Untuk itu, tahapan tahapan serta prioritas dalam penerapan angkutan pariwisata ini diperlukan untuk dapat dimanfaatkan dan dilaksanakan secara efektif dan efisien.



Berdasarkan bagan alur penelitian tersebut diperlukannya angkutan pariwisata didasari oleh belum tersedianya angkutan yang dapat mengakomodir wisatawan menuju lokasi wisata serta jumlah kendaraan pribadi dan bus besar yang tidak diimbangi dengan kondisi eksisting jaan yang memadai sehingga menimbulkan hambatan.

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

Perhitungan Permintaan Transportasi (Demand)

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

Keterangan :

n = Jumlah Sampel

e = Factor Error (%)

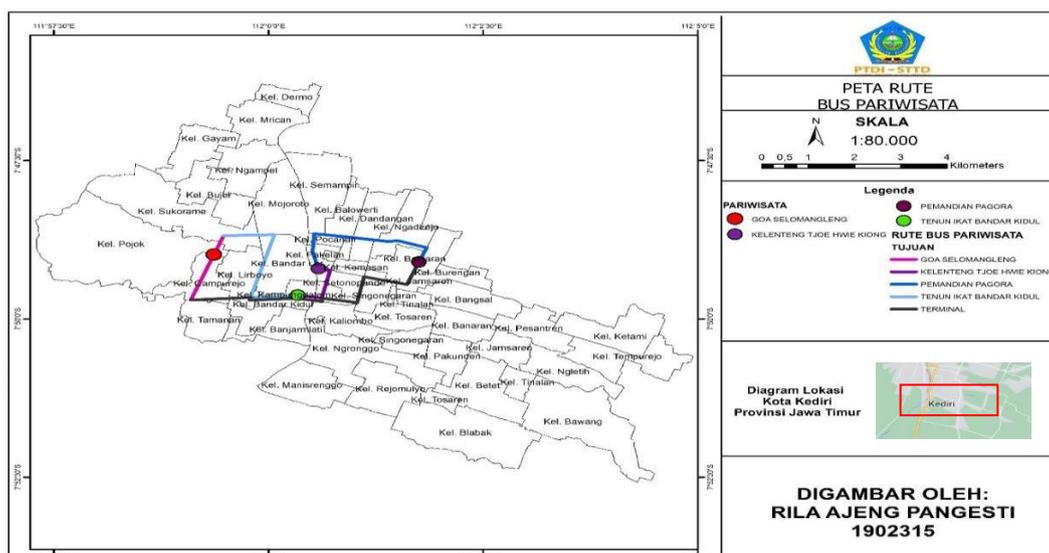
N = Jumlah Populasi

No	Obyek Daya Tarik Wisata	Rata-Rata Per Hari	Proporsi	Sampel	Pembulatan	Rumus Slovin
1	Goa Selomangleng	131	33%	98.68	99	$N/(1+(NxE^2))$
2	Kelenteng Tjoe Hwie Kiong	122	31%	93.49	93	
3	Kerajinan Tenun Ikat Bandar Kidul	36	9%	33.03	33	
4	Pemandian Pagora	105	27%	83	83	
Total						
Sampel		56	100%	308.36	308	

Dari hasil analisa tabel penentuan sampel wawancara wisatawan di atas dapat diketahui jumlah sampel wawancara wisatawan yang harus diambil di 4 obyek daya tarik wisata pada obyek penelitian adalah sejumlah 308 wisatawan

Analisa Rencana Rute Angkutan Pariwisata

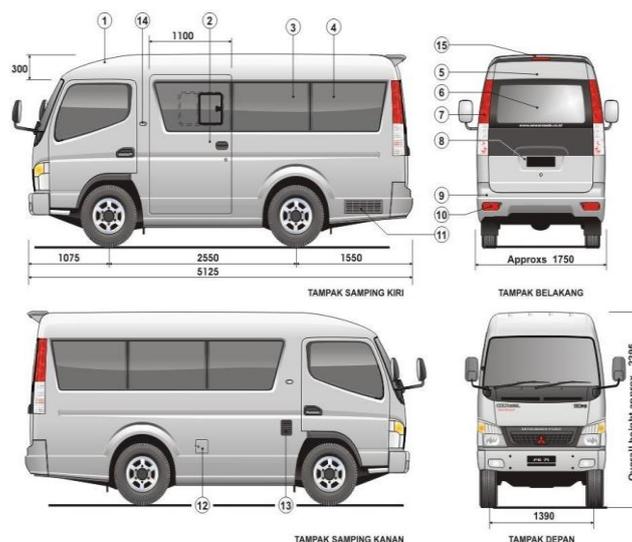
Pada rencana angkutan pariwisata pada destinasi yang telah direncanakan memiliki satu rute yaitu Terminal Tamanan – Tenun Ikat Bandar Kidul - Kelenteng Tjoe Hwie Kiong – Pemandian Pagora – Goa Selomangleng. Pada penentuan rute ini Terminal Tipe A Tamanan menjadi titik awal keberangkatan dan titik akhir tujuan. Panjang rute yang direncanakan adalah 15.8 Km. Jarak untuk masing-masing lokasi wisata yang ada di Kota Kediri berbeda-beda tergantung pada letak geografisnya yaitu meliputi Goa Selomangleng, Kelenteng Tjoe Hwie Kiong, Tenun Ikat Bandar Kidul, dan Pemandian Pagora. Jarak lokasi daya tarik wisata diukur dari titik keberangkatan yaitu Terminal Tamanan.



Gambar 1. Peta Rute Angkutan Pariwisata Kota Kediri

Analisa Jenis Kendaraan

Model angkutan pariwisata yang direncanakan harus sesuai dengan keperluan, menyesuaikan dengan karakteristik, dan memenuhi kebutuhan wisatawan sehingga dapat mendukung kegiatan pariwisata di Kota Kediri. Penentuan jenis kendaraan angkutan pariwisata disesuaikan dengan dimensi jalan yaitu menggunakan kendaraan jenis mini bus FE 71 Long Bus Chassis dengan 15 tempat duduk termasuk pengemudi. Penentuan kendaraan didasarkan pada asumsi bahwa ukuran kendaraan berdimensi kecil untuk menyesuaikan dengan karakteristik tata guna lahan dan kondisi jalan di lokasi wisata Kota Kediri. Asumsi ini digunakan untuk acuan dalam menghitung biaya operasional kendaraan.



Analisa Sistem Operasional

1. Faktor Muat (Load Factor)
Factor muat merupakan rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas kendaraan. Factor muat yang direncanakan untuk perencanaan operasi angkutan pariwisata di wilayah studi adalah 70% dari kapasitas kendaraan pada rute yang telah ditentukan.
2. Waktu Tempuh (Travel Time)
Waktu tempuh (Travel Time) adalah waktu yang dibutuhkan angkutan wisata untuk sampai ke obyek daya tarik wisata yang ditentukan melalui perhitungan rumus:

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

Dikarenakan terletak di kawasan pemukiman dan menyesuaikan dengan karakteristik tata guna lahan serta kondisi jalan di lokasi wisata Kota Kediri kecepatan minimal 20 Km dan maksimal 30 Km maka kecepatan rencana yang digunakan adalah 30 Km/jam sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan.

Diketahui:

Angkutan Pariwisata

Panjang Rute: 16,7 Km

Kecepatan Rencana: 30 Km/Jam

$$\text{Waktu Tempuh} = \frac{16,7}{30} \times 60$$

Waktu Tempuh: 31,6 Menit

3. Waktu Sirkulasi (Round Trip Time)

Waktu sirkulasi (Round Trip Time) adalah waktu perjalanan angkutan pariwisata dari asal ke tujuan dan Kembali lagi ke awal.

Rumus Penentuan waktu sirkulasi:

$$CT\ ABCDEA = ((TAB + TBC + TCD + TDE + TEA) + (\delta\ AB + \delta\ BC + \delta\ CD + \delta\ DE + \delta\ EA) + (TTA + TTB + TTC + TTD + TTE))$$

Keterangan :

CT ABCDEA: waktu antara sirkulasi dari A-B-C-D- E kembali ke A

TAB: waktu perjalanan rata-rata dari A ke B

TBC: waktu perjalanan rata-rata dari B ke C

TCD: waktu perjalanan rata-rata dari C ke D

TDE: waktu perjalanan rata-rata dari D ke E

TEA: waktu perjalanan rata-rata dari E ke A

$\delta\ AB$: deviasi waktu perjalan dari A ke B

$\delta\ BC$: deviasi waktu perjalanan dari B ke C

$\delta\ CD$: deviasi waktu perjalanan dari C ke D

$\delta\ DE$: deviasi waktu perjalanan dari D ke E

$\delta\ EA$: deviasi waktu perjalanan dari E ke A

TTA: waktu henti kendaraan di A

TTB: waktu henti kendaraan di B

TTC: waktu henti kendaraan di C

TTD: waktu henti kendaraan di D

TTE: waktu henti kendaraan di E

Contoh Perhitungan :

Deviasi waktu perjalanan sebesar 5% dari waktu perjalanan TTA + TTB + TTC + TTE ditetapkan sebesar 10% dari waktu perjalanan antara A, B, C, D, dan E. Maka waktu tempuh A ke B C D ke A ataupun sebaliknya E ke D ke C ke B dan ke A adalah 31,6 menit.

$$CT\ ABCDEA = (TAB + TBC + TCD + TDE + TEA) + (\delta\ AB + \delta\ BC + \delta\ CD + \delta\ DE + \delta\ EA) + (TTA + TTB + TTC + TTD + TTE)$$

$$CT\ ABCDEA = ((8 + 12.20 + 4.6 + 6.8 + 9) + (5\% \times (8 + 12.20 + 4.6 + 6.8 + 9))) + (10\% \times (8 + 12.20 + 4.6 + 6.8 + 9))$$

$$CT\ ABCDEA = 40,6+2,03+4,06$$

$$CT\ ABCDEA = 46\ Menit$$

4. Jumlah Rit

Jumlah rit merupakan jumlah perjalanan pulang pergi yang mampu ditempuh oleh angkutan pariwisata pada selang waktu operasi kendaraan.

Rumus untuk mendapatkan jumlah rit adalah:

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

Angkutan Pariwisata Rute rencana

$$JR = \frac{480}{46}$$

$$JR = 10$$

Jumlah Rit : 10

5. Waktu Antar Kendaraan (Headway)

Headway adalah waktu antara kendaraan satu dengan kendaraan lainnya, berikut rumus untuk menghitung headway:

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

Headway Angkutan Pariwisata

Headway Permintaan Aktual

$$H = \frac{60 \cdot 15.70}{\% 49}$$

$$H = 12,8 \text{ Menit}$$

Headway Permintaan Potensial

$$H = \frac{60 \cdot 15.70}{\% 64}$$

$$H = 9,8 \text{ Menit}$$

6. Frekuensi

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

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

Maka,

a. Permintaan Aktual

$$F = \frac{60}{12,8}$$

Frekuensi = 4,6 maka dibulatkan menjadi 5 kendaraan

b. Permintaan Potensial

$$F = \frac{60}{9,8}$$

Frekuensi = 6,1 maka dibulatkan menjadi 6 kendaraan

7. Jumlah armada yang dibutuhkan dalam pengoperasian angkutan pariwisata. Berikut merupakan rumus yang digunakan untuk menentukan kebutuhan jumlah armada:

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

Angkutan pariwisata
a. Permintaan Aktual

$$K = \frac{46}{12,8 \times 1}$$

$$K = 3,4$$

Jumlah Kendaraan = 4 Kendaraan
b. Permintaan Potensial

$$K = \frac{46}{9,8 \times 1}$$

$$K = 5,4$$

Jumlah Kendaraan = 5 Kendaraan

8. Penjadwalan Angkutan Pariwisata

Penjadwalan merupakan salah satu proses perencanaan operasional yang berkaitan dengan kegiatan yang melayani penumpang secara cepat dan efisien dari tempat asal ke tujuan. Tujuan utama dari penjadwalan ini adalah membuat semua rencana perjalanan agar dapat dilaksanakan dengan benar. Informasi yang diperlukan dalam menetapkan penjadwalan antara lain : Waktu Perjalanan (Travel time), Waktu Sirkulasi (Round Trip Time), Waktu Antara (Headway), Kecepatan (Speed), Waktu Tunggu (Lay Over Time), Jumlah Armada.

Analisa Biaya Operasional Kendaraan

Berikut merupakan hasil rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Pariwisata yang diusulkan dari permintaan actual dan permintaan potensial sedangkan perhitungan lengkapnya dapat dilihat pada lampiran.

a. Permintaan Aktual

Data rekapitulasi BOK angkutan pariwisata permintaan actual dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

NO	Rekapitulasi Biaya per Km	Angkutan Pariwisata
Biaya Langsung	a. Penyusutan	Rp. 1,881
	b. Bunga Modal	Rp. 299
	c. Gaji dan Tunjangan Sopir	Rp. 958
	d. BBM	Rp. 1875
	e. Ban	Rp. 139
	f. Servis Kecil	Rp. 322
	g. Servis Besar	Rp. 350
	i. Over Houl Bus	Rp. 923
	j. Cuci Bus	Rp. 1
	k. STNK/Pajak Kendaraan	Rp. 148
	l. Kir	Rp. 3

	m. Asuransi	Rp. 185
Biaya Tidak Langsung		Rp. 1785
Biaya Pokok per Kendaraan per Km		Rp. 7968
Biaya Pokok per Kendaraan per Km+10%		Rp. 8762

b. Permintaan Potensial

Data rekapitulasi BOK angkutan pariwisata permintaan Potensial dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

NO	Rekapitulasi Biaya per Km	Angkutan Pariwisata
Biaya Langsung	a. Penyusutan	Rp 2,964
	b. Bunga Modal	Rp 747
	c. Gaji dan Tunjangan Sopir	Rp 958
	d. BBM	Rp 1.875
	e. Ban	Rp 139
	f. Servis Kecil	Rp 322
	g. Servis Besar	Rp 150
	i. Over Houl Bus	Rp 923
	j. Cuci Bus	Rp 1
	k. STNK/Pajak Kendaraan	Rp 148
	l. Kir	Rp 3
	m. Asuransi	Rp 185
	Biaya Tidak Langsung	
Biaya Pokok per Kendaraan per Km		Rp 9,831
Biaya Pokok per Kendaraan per Km+10%		Rp 10,814

Analisa Tarif Angkutan Pariwisata

Untuk perhitungan tarif angkutan pariwisata merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan dan ditambah 10% untuk jasa keuntungan perusahaan. Sebelum menghitung tarif penumpang, terlebih dahulu menghitung tarif pokok dengan rumus total biaya pokok dibagi dengan faktor pengisian yang digunakan sebesar 70% dikali dengan kapasitas kendaraan sesuai dengan SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

Rekapitulasi Tarif Angkutan Pariwisata Permintaan Aktual

Angkutan Pariwisata	
Terminal Tamanan - Goa Selomangleng	
Obyek Daya Tarik Wisata	Tarif
Goa Selomangleng	Rp 3,500
Tenun Ikat Bandar Kidul	Rp5,000
Kelenteng Tjoe Hwie Kiong	Rp2,000
Pemandian Pagora	Rp3,000

Rekapitulasi Tarif Angkutan Pariwisata Permintaan Potensial

Angkutan Pariwisata	
Terminal Tamanan - Goa Selomangleng	
Obyek Daya Tarik Wisata	Tarif
Goa Selomangleng	Rp4,000
Tenun Ikat Bandar Kidul	Rp6,000
Kelenteng Tjoe Hwie Kiong	Rp2,500
Pemandian Pagora	Rp4,500

Rekomendasi

Rekomendasi usulan dari permasalahan yang ada di lokasi kajian dan berdasarkan analisa yang telah dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Pemberlakuan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dengan dilakukannya perencanaan angkutan pariwisata
2. Perbaikan jalan dan penambahan fasilitas pendukung jalan di lokasi daya tarik wisata
3. Penambahan rambu prioritas bagi angkutan pariwisata
4. Penyediaan fasilitas park and ride yang lebih memadai di lokasi daya tarik wisata
5. Kerjasama antara Dinas Perhubungan dan Dinas Kebudayaan Pariwisata Pemuda Dan Olahraga Kota Kediri untuk mengelola fasilitas transportasi dan lokasi daya tarik wisata di Kota Kediri
6. Kebijakan tentang pemberlakuan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dengan sistem 3 in 1, ganjil-genap, atau pembatasan kendaraan pribadi pada akhir pekan

KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian Perencanaan Pengoperasian Angkutan Pariwisata di Kota Kediri adalah:

1. Demand actual kunjungan wisatawan di lokasi kajian adalah 143.233 orang/tahun dan demand potensial kunjungan wisatawan di lokasi kajian adalah 187.990 orang/tahun
2. Pertumbuhan tingkat permintaan wisatawan pada obyek daya tarik wisata Kota Kediri mengalami kenaikan tiap tahunnya dan berpotensi untuk pengembangan pada sektor pariwisata Kota Kediri. Pembatasan kendaraan pribadi di lokasi daya tarik wisata di Kota Kediri dilakukan dengan penyediaan fasilitas angkutan pariwisata. Sistem kerja dari pembatasan kendaraan pribadi dengan pengoperasian angkutan pariwisata di Kota Kediri yaitu pengguna kendaraan pribadi menempatkan kendaraannya di lokasi *park and ride* yang terdapat di lingkungan Terminal Tamanan kemudian beralih menggunakan moda ke angkutan pariwisata yang menuju lokasi wisata.
3. Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan dapat diketahui perhitungan sebagai berikut:
 - a. Lintasan angkutan pariwisata yang diusulkan berjumlah satu (1) rute dengan titik awal dan titik akhir di Terminal Tipe A Tamanan dengan tujuan di 4 (empat) obyek daya tarik wisata yaitu Wisata Tenun Ikat Bandar Kidul,

Kelenteng Tjoe Hwie Kiong, Pemandian Pagora, dan Goa Selomangleng. Angkutan pariwisata yang melayani wisatawan menuju lokasi daya tarik wisata dengan rute lintasan yaitu Terminal Tamanan – Goa Selomangleng–Wisata Tenun Ikat Bandar Kidul - Kelenteng Tjoe Hwie Kiong - Pemandian Pagora dengan jarak 15,8 Km Pulang Pergi. Jumlah kendaraan yang diperlukan untuk masing-masing permintaan berbeda-beda. Pada angkutan pariwisata permintaan actual dibutuhkan 4 kendaraan untuk untuk mengangkut wisatawan. Sedangkan angkutan pariwisata permintaan potensial dibutuhkan 5 kendaraan untuk mengangkut wisatawan menuju lokasi wisata. Waktu operasi angkutan pariwisata pariwisata yang terjadwal berdasarkan jam operasional obyek daya tarik wisata yaitu setiap hari mulai pukul 08.00 WIB–17.00 WIB.

- b. Berdasarkan hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Angkutan Pariwisata pada permintaan actual berdasarkan hasil perhitungan yang telah dilakukan tarif yang digunakan adalah Rp. 3.500 untuk tujuan Goa Selomangleng, Rp. 5.000 untuk tujuan Tenun Ikat Bandar Kidul, Rp. 2000 untuk tujuan Kelenteng Tjoe Hwie Kiong, dan Rp. 3000 untuk tujuan Pemandian Pagora. Sedangkan berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Angkutan Pariwisata pada permintaan potensial berdasarkan hasil perhitungan yang telah dilakukan tarif yang digunakan adalah adalah Rp.4.000 untuk tujuan Goa Selomangleng, Rp. 6.000 untuk tujuan Tenun Ikat Bandar Kidul, Rp. 2.500 untuk tujuan Kelenteng Tjoe Hwie Kiong, dan Rp. 4.500 untuk tujuan Pemandian Pagora.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. (2002). *SK Dirjen No.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <http://hubdat.dephub.go.id/keputusan-dirjen/tahun-2002/423-sk-dirjen-no-687aj/download>. Diakses tanggal 9 Juli 2022
- _____. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. BPK RI. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>. Diakses tanggal Juli 9 2022
- _____. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata*. BPK RI. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/38598/uu-no-10-tahun-2009>. Diakses tanggal 11 Juli 2022
- _____. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*. JDIH Kemenhub RI. https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2015/PM_111_Tahun_2015.pdf. Diakses tanggal 11 Juli 2022
- _____. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek*. JDIH Kkemenhub RI. https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2018/PM_117_TAHUN_2018.pdf. Diakses tanggal 11 Juli 2022
- Badarab, F., Trihayuningtyas, E. dan Suryadana, L. (2017) Strategi Pengembangan Destinasi Pariwisata di Kepulauan Toge Provinsi Sulawesi Tengah. *Tourism and Hospitality Essentials (THE) Journal*, Vol. 7, No. 2, 2017. 97-112 <https://doi.org/10.17509/thej.v7i2.9016>