

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

**KERTAS KERJA WAJIB**



**Diajukan Oleh:**

**RILA AJENG PANGESTI**

**19.02.315**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD  
PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN  
BEKASI  
2022**

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

**KERTAS KERJA WAJIB**

**Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi  
Diploma III Manajemen Transportasi Jalan  
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Transportasi**



**Diajukan Oleh:**

**RILA AJENG PANGESTI**

**19.02.315**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD  
PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN  
BEKASI  
2022**

**KERTAS KERJA WAJIB**  
**SKEMA PEMBATAAN PENGGUNAAN KENDARAAN**  
**PRIBADI DI DAERAH WISATA DENGAN**  
**PENGOPERASIAN ANGKUTAN PARIWISATA DI KOTA**  
**KEDIRI**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

**RILA AJENG PANGESTI**

**NOMOR TARUNA : 19.02.315**

Telah Disetujui Oleh:

**PEMBIMBING I**



**TORANG HUTABARAT, MT**

Tanggal: 01 Agustus 2022

**PEMBIMBING II**



**AZHAR HERMAWAN, MT**

Tanggal: 01 Agustus 2022

**KERTAS KERJA WAJIB**  
**SKEMA PEMBATAAN PENGGUNAAN KENDARAAN**  
**PRIBADI DI DAERAH WISATA DENGAN**  
**PENGOPERASIAN ANGKUTAN PARIWISATA**  
**DI KOTA KEDIRI**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan  
Program Studi Diploma III

Oleh:

**RILA AJENG PANGESTI**

**Nomor Taruna : 19.02.315**

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI**  
**PADA TANGGAL, 04 AGUSTUS 2022**  
**DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

**PEMBIMBING I**



**TORANG HUTABARAT, MM**  
**NIP. 19630611 198303 1 002**

Tanggal : 09 Agustus 2022

**PEMBIMBING II**



**AZHAR HERMAWAN RIYANTO, MT**  
**NIP. 19881013 201012 1 003**

Tanggal : 09 Agustus 2022

Diploma III Manajemen Transportasi Jalan  
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD  
BEKASI, 2022

**KERTAS KERJA WAJIB**  
**SKEMA PEMBATAAN PENGGUNAAN KENDARAAN**  
**PRIBADI DI DAERAH WISATA DENGAN**  
**PENGOPERASIAN ANGKUTAN PARIWISATA**  
**DI KOTA KEDIRI**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

**RILA AJENG PANGESTI**

**NOMOR TARUNA : 19.02.315**

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI**  
**PADA TANGGAL, 04 AGUSTUS 2022**  
**DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**  
**DEWAN PENGUJI**

**Penguji I**



**Torang Hutabarat, MM**

NIP. 19630611 198303 1 002

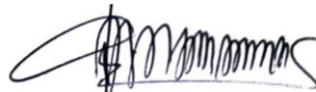
**Penguji II**



**Guntoro Zain Ma'arif, MT**

NIP. 19851227 201902 1 001

**Penguji III**



**Rizky Setyaningsih, MM**

NIP. 19860831 200812 2 003

MENGETAHUI

**KETUA PROGRAM STUDI**  
**MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**



**Rachmat Sadili, S.SiT., MT**

NIP. 19840208 200604 1 001

## **SURAT PERNYATAAN**

Yang bertandatangan di bawah ini,

Nama : Rila Ajeng Pangesti

Notar : 1902315

Adalah Taruna/I jurusan Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Naskah Tugas Akhir / KKW / Skripsi yang saya tulis dengan judul:

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

Adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila di kemudian hari diketahui bahwa isi Naskah Skripsi ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pembatalan kelulusan dan atau pencabutan gelar yang saya peroleh.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 18 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,

**RILA AJENG PANGESTI**

Notar : 19.02.315

## **SURAT PERNYATAAN**

Yang bertandatangan di bawah ini,

Nama : Rila Ajeng Pangesti

Notar : 1902315

Menyatakan bahwa demi kepentingan perkembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui abstrak Tugas Akhir / KKW / Skripsi yang saya tulis dengan judul

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

Untuk benar-benar dipublikasikan atau ditampilkan di internet atau media lain yaitu Digital Library Perpustakaan PTDI – STTD untuk kepentingan akademik, sebatas sesuai dengan Undang - Undang Hak Cipta.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 18 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,

RILA AJENG PANGESTI

Notar : 19.02.315

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur kehadirat Allah SWT, atas berkat dan rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Kertas Kerja Wajib dengan judul "Skema Pembatasan Kendaraan Pribadi di Daerah Wisata dengan Pengoperasian Angkutan Pariwisata di Kota Kediri". Penulisan Kertas Kerja Wajib ini dilaksanakan untuk memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Ahli Madya pada program studi Diploma III Manajemen Transportasi Darat Indonesia – STTD Bekasi. Tanpa adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak mulai dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan Kertas Kerja Wajib ini, akan sulit bagi penulis untuk menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini. Dengan segala kerendahan hati, perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan berkah, nikmat, dan karunia-Nya sehingga atas kuasa-Nya Kertas Kerja Wajib ini dapat selesai;
2. Kedua orang tua saya yang tercinta Bapak Suyitno dan Ibu Sujati dan keluarga saya yang telah memberikan doa, dukungan, dan motivasi untuk kelancaran dalam Pendidikan dan penyusunan Kertas Kerja Wajib ini;
3. Bapak Ahmad Yani, ATD, MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD;
4. Bapak Rachmat Sadili, MT selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan beserta dosen – dosen yang telah memberikan bimbingan selama masa Pendidikan;
5. Bapak Torang Hutabarat, ATD. MM dan Bapak Azhar Hermawan Riyanto, MT selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya untuk membimbing dan mengarahkan penulis dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib ini;
6. Rekan – rekan Taruna/I Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD Angkatan XLI;
7. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, yang berkenan membantu dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari kata sempurna karena keterbatasan dan pengetahuan yang penulis miliki, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun

untuk menjadi perbaikan. Akhir kata penulis berharap semoga Kertas Kerja Wajib ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.

Bekasi, 07 Agustus 2022

Penulis

**RILA AJENG PANGESTI**

**19.02.315**

## DAFTAR ISI

<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR RUMUS .....</b>	<b>ix</b>
<b>BAB I .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Latar Belakang .....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Identifikasi Masalah .....</b>	<b>5</b>
<b>1.3 Rumusan Masalah .....</b>	<b>6</b>
<b>1.4 Maksud dan Tujuan .....</b>	<b>6</b>
<b>1.5 Batasan Masalah .....</b>	<b>6</b>
<b>1.6 Sistematika Penulisan .....</b>	<b>7</b>
<b>BAB II .....</b>	<b>9</b>
<b>2.1 Kondisi Transportasi.....</b>	<b>9</b>
2.1.1 Jaringan Jalan dan Terminal.....	9
2.1.2 Jumlah dan Jenis Kendaraan.....	9
2.1.3 Kondisi Sarana dan Prasarana Pelayanan Angkutan Umum .....	10
<b>2.2 KONDISI WILAYAH KAJIAN .....</b>	<b>18</b>
2.2.1 Karakteristik Umum.....	18
2.2.2 Daerah Kajian .....	20
<b>BAB III .....</b>	<b>24</b>
<b>3.1 Pariwisata .....</b>	<b>24</b>
<b>3.2 Sarana Wisata.....</b>	<b>24</b>
<b>3.3 Aksesibilitas Pariwisata .....</b>	<b>28</b>
<b>3.4 Permintaan Transportasi.....</b>	<b>28</b>
<b>3.5 Jenis Kendaraan .....</b>	<b>29</b>
<b>3.6 Kebutuhan kendaraan.....</b>	<b>29</b>
<b>3.7 Sistem Operasional .....</b>	<b>29</b>
3.7.2 Waktu Tempuh .....	29
3.7.3 Frekuensi .....	30
3.7.4 Headway .....	30
3.7.5 Waktu Perjalanan.....	30
3.7.7 Pemilihan Rute.....	31
3.7.8 Penjadwalan.....	32

<b>3.8 Biaya Operasional Kendaraan.....</b>	<b>32</b>
3.8.1 Biaya Operasional Kendaraan Langsung .....	33
3.8.2 Biaya operasional kendaraan tidak langsung.....	36
3.8.3 Biaya operasional kendaraan total .....	36
<b>3.9 Tarif.....</b>	<b>36</b>
<b>BAB IV.....</b>	<b>37</b>
<b>4.1 Alur Pikir Penelitian.....</b>	<b>37</b>
<b>4.2 Bagan Alir Penelitian .....</b>	<b>39</b>
4.2.1 Identifikasi Masalah.....	39
4.2.2 Pengumpulan Data.....	39
4.2.3 Pengolahan Data.....	39
4.2.4 Keluaran .....	39
<b>4.3 Teknik Pengumpulan Data .....</b>	<b>40</b>
4.3.1 Pengumpulan Data Primer .....	40
4.3.2 Pengumpulan Data Sekunder .....	41
<b>4.4 Teknik Analisa Data.....</b>	<b>41</b>
<b>BAB V .....</b>	<b>43</b>
<b>5.1 Angka Kunjungan Wisatawan .....</b>	<b>43</b>
<b>5.2 Analisa Karakteristik Wisatawan.....</b>	<b>45</b>
5.2.1 Perhitungan Pengambilan Sampel Wawancara Wisatawan .....	46
5.2.2 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Asal Daerah .....	48
5.2.3 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Jenis Kelamin.....	48
5.2.4 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Usia .....	49
5.2.5 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Jenis Kendaraan Yang Digunakan.....	50
5.2.6 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Alasan Penggunaan Kendaraan.....	50
5.2.7 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Kesiediaan Berpindah Moda Ke Angkutan Pariwisata .....	51
<b>5.2.8 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Harapan Terhadap Angkutan Pariwisata.....</b>	<b>52</b>
<b>5.3 Analisa Permintaan .....</b>	<b>52</b>
5.3.1 Analisa Permintaan Aktual.....	52
5.3.2 Analisa Permintaan Potensial.....	54
<b>5.4 Analisa Rencana Rute.....</b>	<b>60</b>
<b>5.5 Analisa Jenis Kendaraan.....</b>	<b>62</b>

<b>5.6 Analisa Sistem Operasional .....</b>	<b>64</b>
5.6.1 Faktor Muat ( <i>Load Factor</i> ) .....	64
5.6.2 Waktu Tempuh ( <i>Travel Time</i> ) .....	64
5.6.3 Waktu Sirkulasi (Round Trip Time) .....	65
5.6.4 Jumlah Rit .....	66
5.6.5 Waktu Antar Kendaraan ( <i>Headway</i> ).....	66
5.6.6 Frekuensi .....	67
5.6.7 Penjadwalan Angkutan Pariwisata.....	68
<b>5.7 Analisa Biaya Operasional Kendaraan .....</b>	<b>72</b>
5.7.1 Produksi Angkutan Pariwisata.....	75
5.7.2 Harga Komponen Kendaraan.....	75
5.7.3 Biaya Operasional Kendaraan .....	76
<b>5.8 Analisa Tarif Angkutan Pariwisata.....</b>	<b>78</b>
<b>5.9 Rekomendasi.....</b>	<b>82</b>
<b>BAB VI.....</b>	<b>84</b>
<b>VI.1 Kesimpulan .....</b>	<b>84</b>
<b>VI.2 Saran.....</b>	<b>85</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>86</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>88</b>
<b>Lampiran 1 : Biaya Operasional Angkutan Pariwisata Permintaan Aktual.....</b>	<b>88</b>
<b>Lampiran 2 : Biaya Operasional Angkutan Pariwisata Permintaan Potensial .....</b>	<b>98</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel II.1</b>	Jumlah dan Jenis Kendaraan Tahun 2017-2021 .....	10
<b>Tabel II.2</b>	Daftar Visualisasi Fasilitas Terminal Kresek .....	11
<b>Tabel II.3</b>	Daftar Lintasan AKAP Kota Kediri .....	13
<b>Tabel II.4</b>	Hasil Inventarisasi AKAP Kota Kediri 2022 .....	14
<b>Tabel II.5</b>	Daftar Lintasan AKDP Kota Kediri .....	15
<b>Tabel II.6</b>	Daftar Perusahaan AKDP Kota Kediri .....	15
<b>Tabel II.7</b>	Rute trayek dan jumlah armada .....	16
<b>Tabel II.8</b>	Rute Trayek dan Jumlah Armada Angkutan Kota sesuai Eksisting....	16
<b>Tabel II.9</b>	Daftar Perusahaan Travel di Kota Kediri Tahun 2022 .....	17
<b>Tabel II.10</b>	Daftar Perusahaan Angkutan Pariwisata di Kota Kediri Tahun 2022 .	18
<b>Tabel II.11</b>	Batas Wilayah Administrasi Kota Kediri .....	18
<b>Tabel II.12</b>	Kondisi Geografis Kota Kediri .....	19
<b>Tabel II.13</b>	Jumlah Penduduk per Kecamatan .....	20
<b>Tabel V.1</b>	Angka Kunjungan Wisatawan Kota Kediri.....	44
<b>Tabel V.2</b>	Jumlah Sampel Wawancara Wisatawan .....	47
<b>Tabel V.3</b>	Jumlah Permintaan Aktual Wisatawan .....	53
<b>Tabel V.4</b>	Jumlah Permintaan Potensial Wisatawan .....	55
<b>Tabel V.5</b>	Jarak Antar Tempat Wisata .....	61
<b>Tabel V.6</b>	Keterangan Gambar Kendaraan .....	63
<b>Tabel V.7</b>	Jadwal Operasi Angkutan Permintaan Aktual.....	69
<b>Tabel V.8</b>	Jadwal Operasi Angkutan Permintaan Aktual.....	71
<b>Tabel V.9</b>	Asumsi Perhitungan BOK Berdasarkan SK Dirjen Perhubdat Nomor 687 .....	73
<b>Tabel V.10</b>	Produksi Angkutan Pariwisata .....	75
<b>Tabel V.11</b>	Harga Komponen Kendaraan .....	75
<b>Tabel V.12</b>	Rekapitulasi BOK Angkutan Pariwisata Permintaan Aktual .....	77
<b>Tabel V.13</b>	Rekapitulasi BOK Angkutan Pariwisata Permintaan Potensial .....	78
<b>Tabel V.14</b>	Rekapitulasi Tarif Angkutan Pariwisata Permintaan Aktual .....	81
<b>Tabel V.15</b>	Rekapitulasi Tarif Angkutan Pariwisata Permintaan Potensial .....	82

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar II.1</b>	Goa Selomangleng .....	21
<b>Gambar II.2</b>	Kelenteng Tjoe Hwie Kiong .....	22
<b>Gambar II.3</b>	Wisata Tenun Ikat Bandar Kidul .....	23
<b>Gambar II.4</b>	Wisata Pemandian Pagora .....	23
<b>Gambar III.1</b>	Teknik Convoy .....	34
<b>Gambar IV.1</b>	Bagan Alur Pikir Penelitian .....	38
<b>Gambar IV.2</b>	Bagan Alir Penelitian .....	40
<b>Gambar V.1</b>	Asal Daerah Wisatawan .....	48
<b>Gambar V.2</b>	Jenis Kelamin Wisatawan.....	48
<b>Gambar V.3</b>	Usia Wisatawan .....	49
<b>Gambar V.4</b>	Jenis Kendaraan Wisatawan.....	50
<b>Gambar V.5</b>	Alasan Penggunaan Kendaraan Wisatawan .....	50
<b>Gambar V.6</b>	Kesediaan Berpindah Moda Wisatawan .....	51
<b>Gambar V.7</b>	Harapan Terhadap Angkutan Pariwisata.....	52
<b>Gambar V.8</b>	Peta Rute Angkutan Pariwisata Kota Kediri.....	61
<b>Gambar V.9</b>	Desain Kendaraan Angkutan Pariwisata .....	63

## **DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran 1** Biaya Operasional Angkutan Pariwisata Permintaan Akutal..... 97
- Lampiran 2** Biaya Operasional Angkutan Pariwisata Permintaan Potensial... 105

## DAFTAR RUMUS

<b>Rumus III.1</b> Faktor Muat ( <i>Load Factor</i> ).....	47
<b>Rumus III.2</b> Waktu Tempuh.....	47
<b>Rumus III.3</b> Frekuensi.....	47
<b>Rumus III.4</b> Headway.....	47
<b>Rumus III.5</b> Waktu Perjalanan.....	47
<b>Rumus III.6</b> Kebutuhan Armada.....	47
<b>Rumus III.7</b> Biaya Penyusutan.....	51
<b>Rumus III.8</b> Biaya Awak Per Kendaraan.....	51
<b>Rumus III.9</b> Biaya Bahan Bakar.....	51
<b>Rumus III.10</b> Biaya Pemakaian Ban.....	51
<b>Rumus III.11</b> Biaya Administasi Per Tahun.....	52
<b>Rumus III.12</b> Biaya Operasi Kendaraan.....	53
<b>Rumus III.13</b> Biaya Operasional Kendaraan Tidak Langsung.....	53
<b>Rumus III.14</b> Tarif.....	54
<b>Rumus V.1</b> <i>Factor error</i> .....	63
<b>Rumus V.2</b> <i>Compounding Factor</i> .....	70
<b>Rumus V.3</b> <i>Travel Time</i> .....	75
<b>Rumus V.4</b> Waktu Sirkulasi.....	75
<b>Rumus V.5</b> Jumlah Rit.....	77
<b>Rumus V.6</b> <i>Headway</i> .....	77
<b>Rumus V.7</b> Frekuensi.....	78
<b>Rumus V.8</b> Kebutuhan Armada.....	78
<b>Rumus V.9</b> Permintaan Aktual dan Potensial.....	78

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Indonesia merupakan wilayah yang terletak di garis khatulistiwa yang kaya akan potensi pariwisata baik wisata alam, budaya, maupun religi. Kekayaan ini dapat dijadikan sebagai salah satu aset sumber pendapatan negara. Sektor wisata sebagai kegiatan perekonomian telah menjadi potensi dan prioritas pengembangan dari sejumlah negara. Hingga saat ini Indonesia telah mengalami berbagai macam metamorfosis dalam upaya untuk menarik wisatawan berkunjung ke Indonesia. Dari tahun ke tahun kondisi pariwisata Indonesia terus mengalami peningkatan yang signifikan. Akan tetapi dikarenakan terjadinya pandemic Covid-19 yang dialami oleh hampir seluruh negara di dunia berdampak langsung terhadap kondisi pariwisata di Indonesia. Dengan hal ini maka diperlukan dukungan dan peningkatan untuk membangkitkan kembali kondisi pariwisata di Indonesia.

Jawa Timur merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang terletak di ujung timur Pulau Jawa. Dengan luas wilayah mencapai 47.799 km<sup>2</sup> 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. Hal ini dapat dilihat dari meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan ke Jawa Timur, salah satunya adalah Kota Kediri yang memiliki destinasi wisata dari berbagai sektor seperti wisata alam, kebudayaan, keagamaan, dan lain sebagainya.

Kota Kediri merupakan salah satu wilayah yang terdapat di provinsi Jawa Timur, dengan luas wilayah sebesar 63,4 km<sup>2</sup> 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. 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. Kota Kediri merupakan satu dari 2 daerah di Provinsi Jawa Timur yang memiliki gunung, yaitu Gunung Klotok dan Gunung Maskumambang.

Selain memiliki gunung Kota Kediri juga dialiri oleh 5 sungai, yaitu Sungai Kresek, Sungai Parang, Sungai Kedak, Sungai Ngampel, dan Sungai Brantas sebagai salah satu sungai terpanjang kedua di Pulau Jawa yang menjadi saluran primer dan mengalir dari arah selatan menuju utara yang membelah Kota Kediri menjadi wilayah barat dan wilayah timur. 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. Di area Goa Selomangleng terdapat satu museum yang diberi nama Museum Airlangga yang digunakan untuk menyimpan sejumlah benda purbakala peninggalan Kerajaan Kediri. Selain Goa Selomangleng dari wisata alam terdapat juga Dermaga Joyoboyo, Sumber Bukus, Sumber Cakarsi, Sumber Lo, Sumber Gayam, dan Sumber Jiput yang memiliki daya tarik wisata di Kota Kediri.

Selain potensi wisata alam Kota Kediri juga memiliki potensi wisata budaya diantaranya adalah Makam Boncolono, Makam Aulia Syech Wasil, Larung Sesaji, dan Grebeg Sura Sunan Geseng. Dimana potensi wisata budaya ini peminatnya mengalami peningkatan terutama pada bulan-bulan tertentu dimana tradisi yang berkaitan dengan wisata budaya ini dilaksanakan di Kota Kediri. Setelah potensi wisata alam dan budaya, di 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 Business 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.

Meningat 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. Salah satunya adalah memperkuat perekonomian daerah yang berbasis potensi unggulan dan pengembangan ekonomi kreatif yang berkeadilan. Untuk itu pemerintah Kota Kediri memfokuskan pembangunan, pengembangan, dan peningkatan kepariwisataan. Salah satunya pemerintah Kota Kediri berusaha untuk merencanakan Angkutan Pariwisata untuk mengakomodir wisatawan yang berkunjung ke Kota Kediri. Namun sampai sekarang perencanaan tersebut belum terealisasi.

Obyek daya tarik wisata yang ada di Kota Kediri saat ini mengalami perkembangan yang pesat. Peningkatan jumlah kunjungan wisatawan di Kota Kediri dapat dilihat dari data kunjungan wisatawan 5 tahun terakhir yang diperoleh dari Dinas Kebudayaan Pariwisata Kepemudaan dan Olahraga Kota Kediri. Peningkatan jumlah wisatawan dapat dilihat mulai tahun 2017 terdapat 102.144 orang, pada tahun 2018 mengalami peningkatan menjadi 108.589, tahun 2019 jumlah wisatawan bertambah menjadi 153.536 wisatawan sedangkan pada tahun 2020-2021 jumlah kunjungan wisatawan di obyek wisata yang ada di Kota Kediri mengalami penurunan disebabkan oleh terjadinya pandemic Covid-19 karena larangan dan pembatasan masuk pada obyek daya tarik wisata oleh pemerintah. Tingginya jumlah kunjungan wisatawan sebelum pandemic Covid-19 berdampak langsung terhadap peningkatan kepadatan lalu lintas di Kawasan destinasi wisata di Kota Kediri.

Obyek daya tarik wisata yang ada di Kota Kediri yang menjadi unggulan didominasi oleh kondisi jalan yang tidak terlalu lebar. Tingginya jumlah wisatawan yang berkunjung menyebabkan kondisi lalu lintas padat karena wisatawan yang berkunjung didominasi oleh wisatawan yang menggunakan kendaraan pribadi dan bus pariwisata besar, dimana para wisatawan ini didominasi oleh orang yang berasal dari luar Kota Kediri. Penggunaan kendaraan pribadi dan bus pariwisata dengan ukuran yang besar untuk memasuki area wisata ini menyebabkan kemacetan pada akses keluar masuk obyek wisata di kawasan tersebut ditambah oleh kondisi jalan yang tidak memenuhi standar baik dari segi geometrik, kondisi jalan yang berliku, dan lebar jalan yang hanya 5 meter dengan V/C ratio 0,15 di Jl. Selomangleng menuju obyek daya tarik wisata Goa Selomangleng, lebar jalan 8 meter dengan V/C ratio 0,68 di Jl. KH Agus Salim menuju obyek daya tarik wisata Tenun Ikat Bandar Kidul, lebar jalan 6 meter dengan V/C ratio 0,58 di Jl. Yos Sudarso menuju obyek daya tarik wisata Kelenteng Tjoe Hwie Kiong, dan lebar jalan 10 meter dengan V/C ratio 0,4 di Jl. A. Yani menuju obyek wisata Pemandian Pagora yang dilalui oleh kendaraan pribadi dan bus pariwisata hal ini mengharuskan pengemudi harus meningkatkan kewaspadaan dalam berkendara.

Tingginya penggunaan kendaraan pribadi untuk menuju lokasi wisata menyebabkan terjadinya kemacetan serta kepadatan lalu lintas yang berdampak pada tingkat kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan. Lebar jalan yang terbatas di kawasan wisata juga dapat menyebabkan gangguan lalu lintas apabila kendaraan yang melintas terlalu banyak. Di samping permasalahan mengenai kondisi jalan, kelengkapan fasilitas parkir di lokasi wisata dalam kajian yang kurang memadai juga menjadi salah satu permasalahan apabila wisatawan yang berkunjung didominasi membawa kendaraan pribadi.

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. Penggunaan kendaraan pribadi dan bus besar menyebabkan kemacetan pada akses keluar masuk objek wisata. Hal ini dikarenakan Kota

Kediri belum memiliki angkutan wisata yang menghubungkan objek wisata satu dengan objek wisata yang lain. Sebagai destinasi wisata, Kota Kediri memerlukan transportasi guna menunjang wisatawan untuk mengakses objek 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. Berdasarkan latar belakang tersebut penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut sebagai penelitian dengan judul **"Skema Pembatasan Kendaraan Pribadi Di Daerah Wisata Dengan Pengoperasian Angkutan Pariwisata Di Kota Kediri."**

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan pembahasan di latar belakang penulisan Kertas Kerja Wajib ini dapat diketahui bahwa permasalahan yang ditemukan di lapangan terkait angkutan umum di Kota Kediri antara lain:

1. Tingginya jumlah kunjungan wisatawan di Kota Kediri tidak didukung oleh ketersediaan angkutan pariwisata dan kondisi jalan yang memadai;
2. Angkutan yang mengakomodir wisatawan dari destinasi wisata satu ke destinasi wisata lain belum tersedia secara terjadwal maupun tidak terjadwal, jumlah kendaraan pribadi dan bus besar yang menuju lokasi wisata tidak diimbangi dengan kondisi jalan yang memadai sehingga menimbulkan hambatan;
3. Belum adanya perencanaan rute angkutan pariwisata di Kota Kediri;

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan utama yang akan dikaji adalah sebagai berikut yaitu:

1. Bagaimana potensi demand kunjungan wisatawan di lokasi daya tarik wisata Kota Kediri?
2. Bagaimana kebijakan dan skema pembatasan kendaraan pribadi dalam penataan sistem operasional angkutan pariwisata yang dapat mengakomodir wisatawan menuju lokasi wisata di Kota Kediri?
3. Bagaimana perencanaan rute angkutan pariwisata serta penentuan jenis armada, jumlah armada, Biaya Operasional Kendaraan (BOK), dan tarif angkutan pariwisata di Kota Kediri?

### **1.4 Maksud dan Tujuan**

Maksud dari penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah untuk merekomendasikan perencanaan rute angkutan pariwisata yang digunakan sebagai moda menuju destinasi wisata, serta menghubungkan objek wisata satu dengan objek wisata yang lain di Kota Kediri.

Kemudian dalam penelitian Kertas Kerja Wajib ini memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui potensi permintaan angkutan pariwisata yang ada di Kota Kediri
2. Untuk mengusulkan skema pembatasan kendaraan pribadi dalam menata sistem operasional transportasi/angkutan wisata yang dapat mengakomodir wisatawan menuju destinasi lokasi wisata.
3. Menentukan rute angkutan pariwisata serta jenis armada, jumlah armada, Biaya Operasional Kendaraan (BOK), dan Tarif yang diperlukan dalam pengoperasian angkutan pariwisata di Kota Kediri

### **1.5 Batasan Masalah**

Dalam penulisan dan penyusunan Kertas Kerja Wajib ini, Batasan masalah yang dibahas dalam perencanaan angkutan wisata di Kota Kediri adalah sebagai berikut:

1. Wilayah kajian adalah objek wisata yang berada di Kota Kediri

2. Penentuan rute untuk angkutan pariwisata yang menghubungkan objek wisata satu dengan objek wisata yang lain yang berada di Kota Kediri
3. Menentukan sistem operasional pelayanan angkutan wisata yaitu berupa frekuensi pelayanan, headway, kebutuhan jumlah armada, jenis kendaraan yang digunakan, Biaya Operasional Kendaraan (BOK), dan Tarif.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dibahas dalam 6 (enam) bab, dimana antara bab satu dengan bab yang lain saling terkait dan berkesinambungan. Sistematika ini dibuat untuk memudahkan penulis dalam membuat suatu gambaran penulisan dan memudahkan pembaca dalam memahami isi dari kertas kerja wajib ini. Maka kertas kerja wajib ini akan disusun dalam sistematika penulisan sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini mencakup pembahasan mengenai latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, batasan masalah, keaslian penelitian, dan sistematika penulisan.

### **BAB II GAMBARAN UMUM**

Bab ini menguraikan mengenai daerah studi diantaranya mencakup kondisi sekarang seperti kondisi geografis, wilayah administratif, kondisi demografi, kondisi transportasi dan kondisi wilayah kajian.

### **BAB III KAJIAN PUSTAKA**

Bab ini berisikan tentang uraian pustaka mengenai teori teori secara utuh dan komprehensif yang digunakan dalam menganalisa baik secara teknis maupun legalitasnya.

### **BAB IV METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini berisikan mengenai cara penulis mengumpulkan data primer maupun data sekunder meliputi : alur pikir penelitian, bagan alir penelitian, dan metode penelitian yang digunakan untuk mendukung penulisan kertas kerja wajib sehingga ini menjadi dasar pembahasan, penganalisaan, sampai pada pemecahan masalah.

### **BAB V ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH**

Bab ini meliputi analisis data sesuai dengan metode yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya berdasarkan data data yang telah diperoleh untuk menetapkan pemecahan masalah yang ada, sehingga akan tercapai tujuan yang diharapkan.

#### BAB VI PENUTUP

Bab ini merupakan penutup dimana akan menyimpulkan pembahasan yang telah dilakukan pada bab bab sebelumnya serta rekomendasi yang telah diberikan.

#### DAFTAR PUSTAKA

#### LAMPIRAN

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM**

#### **2.1 Kondisi Transportasi**

##### **2.1.1 Jaringan Jalan dan Terminal**

Jaringan Jalan adalah satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri atas sistem jaringan primer dan sistem jaringan Jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki. Kota Kediri terdiri atas 22 ruas jalan nasional, 4 ruas jalan provinsi, 47 ruas jalan kota. Berdasarkan fungsinya, Jaringan jalan Kota Kediri terdiri atas 22 ruas jalan arteri, 52 ruas jalan kolektor dan 39 ruas jalan lokal. Kota terdiri atas 2 terminal angkutan yakni Terminal Tipe A yang bernama Terminal Tamanan yang berlokasi di Kelurahan Tamanan Kecamatan Mojoroto dan Terminal Tipe C yang bernama Terminal Kresek yang berlokasi di Kelurahan Tempurejo Kecamatan Pesantren Namun saat ini Terminal Kresek sudah tidak lagi beroperasi. Kota Kediri memiliki satu terminal Angkutan Barang yakni UPTD PPMB yang berada di Kelurahan Tosaren Kecamatan Pesantren.

##### **2.1.2 Jumlah dan Jenis Kendaraan**

Tingginya arus mobilitas ini tidak terlepas dari adanya faktor pendorong dan penarik untuk menuju Kota Kediri. Arus mobilitas yang besar menuju Kota Kediri tentunya harus di tunjang dengan sarana dan prasarana yang baik agar tidak menimbulkan masalah-masalah yang berdampak pada efektifitas transportasi. Jumlah kendaraan di Kota Kediri pada tahun 2021 berjumlah 269.805 unit untuk semua jenis kendaraan baik mobil penumpang, mobil barang, maupun sepeda motor. Jumlah tersebut merupakan jumlah kendaraan yang terdaftar di Polres Kota Kediri, dengan komposisi jumlah kendaraan tertinggi adalah sepeda motor.

**Tabel II.1** Jumlah dan Jenis Kendaraan Tahun 2017-2021

JENIS KENDARAAN	TAHUN				
	2017	2018	2019	2020	2021
Sedan	2842	2983	2996	2746	2685
Jeep	1635	1766	1866	1912	1972
Mini Bus	17991	19725	21763	22036	23890
Mobil Bus	444	511	502	443	437
Truck	8909	9525	9806	9541	9997
Sepeda Motor	215233	226290	232457	225379	230824
<b>Jumlah</b>	<b>247.054</b>	<b>260.8</b>	<b>269.39</b>	<b>262.057</b>	<b>269.805</b>

*Sumber: Samsat Kota Kediri, 2021*

Berdasarkan data yang diperoleh dari Samsat Kota Kediri berkaitan dengan jumlah dan jenis kendaraan pada tahun 2017-2021 diketahui bahwa kendaraan dengan jumlah paling banyak adalah jenis sepeda motor yang mengalami peningkatan dari tahun 2017-2019 kemudian mengalami penurunan dari tahun 2019-2020 dan kembali meningkat pada tahun 2021.

### 2.1.3 Kondisi Sarana dan Prasarana Pelayanan Angkutan Umum

#### 2.1.3.1 Kondisi Prasarana

##### 1. Terminal Tamanan

Kota Kediri memiliki 2 terminal, yaitu Terminal Tipe A Tamanan dan Terminal Tipe C Kresek. Terminal Tamanan merupakan terminal Tipe A yang berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk untuk Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan Angkutan Perkotaan. Terminal Tamanan terletak di Jl. Semeru No. 55 Kelurahan Tamanan Kecamatan Mojoroto Kota Kediri, dengan luas lahan ± 27.000 m<sup>2</sup>.

##### 1. Terminal Kresek

Terminal Kresek merupakan terminal tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Perkotaan. Terminal

kresek terletak di Jl Ketami Kelurahan Tempurejo Kota Kediri.  
 Namun Terminal Kresek saat ini sudah tidak beroperasi.

**Tabel II.2** Daftar Visualisasi Fasilitas Terminal Kresek

No	FASILITAS	VISUALISASI
1	Jalur Pemberangkatan Angkot/Angdes	
2	Bangunan Kantor Terminal	
3	Jalur Kedatangan Angkot/Angdes	
4	Kantin	
5	Toilet	

*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

## 2. Halte

Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang (Undang Undang No 22 Tahun 2009), halte biasanya ditempatkan pada jaringan pelayanan angkutan umum dalam kota. Dari hasil inventarisasi yang diperoleh halte di Kota Kediri, terdapat 18 halte yang tersebar di Kota Kediri. Seluruh halte di Kota Kediri dalam kondisi baik dan berfungsi sesuai dengan fungsinya.

### 2.1.3.2 Kondisi Sarana

#### 1. Angkutan Umum Dalam Trayek

Kota Kediri dilayani oleh beberapa angkutan umum meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 140. Angkutan trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan pada jaringan trayek tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak teratur. Sedangkan pengertian tidak dalam trayek adalah pelayanan angkutan yang tidak bergantung pada jaringan trayek tertentu dengan jadwal angkutan yang tidak teratur. Angkutan Umum Dalam Trayek di Kota Kediri dilayani oleh Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Perkotaan (ANGKOT), Angkutan Perkotaan (ANGKOT).

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

Angkutan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain antar daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dengan trayek. AKAP di Kota Kediri melayani ke kota besar di pulau Jawa, Bali, hingga Sumatera. Jumlah AKAP yang ada pada saat ini keseluruhannya berjumlah 82 armada yang beroperasi

**Tabel II.3** Daftar Lintasan AKAP Kota Kediri

NO. URUT	LINTASAN	JUMLAH BUS	NAMA PO
1	TERBANGGI BESAR - BANDAR LAMPUNG - BAKAUHEUNI - MERAK - JAKARTA - CIREBON - TEGAL - SEMARANG - SOLO - WONOGIRI - PONOROGO	1	SUMBA PUTRA
2	MEDAN - KISARAN - KOTA PINANG - DURI - PEKANBARU - RENGAT - JAMBI - PALEMBANG - MENGGALA - BANDAR LAMPUNG - JAKARTA - BANDUNG - TASIKMALAYA - CIAMIS - PURWOKERTO - TEMANGGUNG - MAGELANG - YOGYAKARTA - SOLO - MADIUN - NGANJUK - MOJOKERTO - SURABAYA	6	ALS
3	BANDA ACEH - MEDAN - RT.PRAPAT - PEKANBARU - DUMAI - DURI - RENGAT - JAMBI - PALEMBANG - MENGGALA - BANDAR LAMPUNG - JAKARTA - CIREBON - SEMARANG - SOLO - MADIUN - KEDIRI - JOMBANG - MOJOKERTO - SURABAYA	1	ALS
4	PASIR PANGARAYAN - UJUNG BATU - PEKANBARU - RENGAT - JAMBI - PALEMBANG - MENGGALA - BANDAR LAMPUNG - BAKAUHEUNI - MERAK - JAKARTA - TOL CIKAMPEK - CIREBON - TEGAL - PURWOKERTO - PURWOREJO - YOGYAKARTA - SOLO - MADIUN - KEDIRI - TULUNGAGUNG	1	SAN
5	JAMBI - RB.BUJANG - PALEMBANG - PRABUMULIH - MUARAENIM - BANDAR LAMPUNG - MERAK - JAKARTA - CIREBON - TEGAL - SEMARANG - SOLO - MADIUN - KEDIRI - TULUNGAGUNG - BLITAR	2	LORENA
6	MERAK - SERANG - TANGERANG - JAKARTA - JATIBARANG - CIREBON - TEGAL - PEKALONGAN - SEMARANG - SOLO - MADIUN - NGANJUK - KEDIRI - TULUNGAGUNG - BLITAR	6	HARAPAN JAYA
7	BOGOR - TOL JAGORAWI - TOL WIYOTO WIYONO - JAKARTA (PULO GADUNG) - TOL CIKAMPEK - JATIBARANG - CIREBON - TEGAL - PEKALONGAN - SEMARANG - SOLO - MADIUN - KEDIRI - TJULUNGAGUNG - BLITAR	2	HARAPAN JAYA
8	BOGOR - TOL JAGORAWI - JAKARTA (KP.RAMBUTAN) - TOL JORR - TOL CIKAMPEK - JATIBARANG - CIREBON - TEGAL - PEKALONGAN - SEMARANG - SOLO - MADIUN - KEDIRI - TULUNGAGUNG - BLITAR	4	HARAPAN JAYA
9	JAKARTA (LB.BULUS) - TOL TB.SIMATUPANG - TOL CIKAMPEK - JATIBARANG - CIREBON - TEGAL - SEMARANG - SOLO - MADIUN - KEDIRI - BLITAR	3	HARAPAN JAYA
10	JAKARTA (LB.BULUS) - TOL TB.SIMATUPANG - TOL CIKAMPEK - CIREBON - TEGAL - SEMARANG - SOLO - MADIUN - KEDIRI - BLITAR	4	HARAPAN JAYA
11	JAKARTA (PULO GADUNG) - JATIBARANG - CIREBON - TEGAL - SEMARANG - SOLO - MADIUN - KEDIRI - TULUNGAGUNG - BLITAR	6	HARAPAN JAYA
12	MERAK - SERANG - TANGERANG - JAKARTA - TOL CIKAMPEK - JATIBARANG - CIREBON - TEGAL - PEKALONGAN - SEMARANG - SOLO - MADIUN - NGANJUK - KEDIRI - TULUNGAGUNG - BLITAR	4	RUKUN JAYA
13	BANDAR LAMPUNG - BAKAUHEUNI - MERAK - JAKARTA (PULO GADUNG) - CIREBON - TEGAL - SEMARANG - BOYOLALI - SOLO - MADIUN - NGANJUK - KEDIRI - BLITAR	1	PUSPA JAYA
14	BANDUNG - MALANGBONG - TASIKMALAYA - PURWOKERTO - PURWOREJO - YOGYAKARTA - SOLO - MADIUN - KEDIRI - BLITAR	2	PAHALA KENCANA
15	BOGOR - TOL JAGORAWI - JAKARTA (LB.BULUS) - TOL JORR - TOL CIKAMPEK - JATIBARANG - CIREBON - TEGAL - PEKALONGAN - SEMARANG - SOLO - SRAGEN - MADIUN - KEDIRI - TULUNGAGUNG - BLITAR	2	PAHALA KENCANA
16	MERAK - SERANG - TANGERANG - JAKARTA - JATIBARANG - CIREBON - TEGAL - PEKALONGAN - SEMARANG - SOLO - MADIUN - NGANJUK - KEDIRI - TULUNGAGUNG - BLITAR	12	ROSALIA
17	JAKARTA (LB.BULUS) - TOL CIKAMPEK - CIREBON - TEGAL - SEMARANG - SOLO - MADIUN - KEDIRI - TULUNGAGUNG	4	ROSALIA
18	BOGOR - TOL JAGORAWI - JAKARTA - JATIBARANG - CIREBON - TEGAL - PEKALONGAN - SEMARANG - SOLO - MADIUN - KEDIRI - TULUNGAGUNG - BLITAR	4	ROSALIA
19	PURWOKERTO - KEBUMEN - PURWOREJO - YOGYAKARTA - SOLO - MADIUN - KERTOSONO - MALANG	5	HANDOYO
20	KEDIRI - SURABAYA - PROBOLINGGO - SITUBONDO - KETAPANG - GILIMANUK - DENPASAR	2	GUNUNG HARTA

Sumber: Terminal Tamanan Kota Kediri Daftar Rute AKAP Kota Kediri, 2022

**Tabel II.4** Hasil Inventarisasi AKAP Kota Kediri 2022

NO	PERUSAHAAN	RUTE	JUMLAH ARMADA	KAPASITAS	TARIF	SISTEM PEMBAYARAN	SISTEM KEBERANGKATAN
1	PT. KACEBE MURNI TRANSPORT	KEDIRI – DENPASAR	2	Ekse : 30	Ekse : Rp.250.000	Cash dan Online	Terjadwal
				Sultan : 23	Sultan : Rp.300.000		
2	PT. GUNUNG HARTA	KEDIRI – BADUNG	1	32 penumpang	Rp.250.000, -	Cash dan Online	Terjadwal
3	PT. PUTRA REMAJA SENTOSA	KEDIRI – PALEMBANG	6	36 penumpang	Rp.600.000 –	Cash dan Online	Terjadwal
		KEDIRI – JAMBI	2		Rp.650.000		
4	PT. MAJOE MUDA MANDIRI	KEDIRI - PEKANBARU	5	42 penumpang	Rp.500.000, -	Cash dan Online	Terjadwal

*Sumber : Terminal Tamanan Kota Kediri, 2022*

b. Angkutan 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 Kota Kediri menuju luar Kota Kediri tetapi dalam lingkup Provinsi Jawa Timur. Jenis kendaraan yang melayani rute AKDP di Kota Kediri ada 4 jenis. Tarif yang diberlakukan tergantung dari tujuan perjalanan.

**Tabel II.5** Daftar Lintasan AKDP Kota Kediri

NO. URUT	LINTASAN	JUMLAH BUS	NAMA PO
1	TULUNGAGUNG - NGANTRU - KEDIRI - KERTOSONO - JOMBANG - MOJOKERTO - KRIAN - SURABAYA P.P. (PATAS)	32	HARAPAN JAYA
2	TULUNGAGUNG - NGANTRU - KEDIRI - PURWOASRI - KERTOSONO - JOMBANG - MOJOAGUNG - MOJOKERTO - KRIAN - SURABAYA P.P.	52	HARAPAN JAYA
3	TULUNGAGUNG - NGANTRU - KEDIRI - PARE - JOMBANG - MOJOAGUNG - MOJOKERTO - KRIAN - SURABAYA P.P.	6	HARAPAN JAYA
4	SURABAYA - KRIAN - MOJOKERTO - MOJOAGUNG - JOMBANG - KERTOSONO - KEDIRI - NGANTRU - TULUNGAGUNG P.P. (PATAS)	15	HARAPAN JAYA
5	SURABAYA - KRIAN - MOJOKERTO - MOJOAGUNG - JOMBANG - KERTOSONO - PURWOASRI - KEDIRI - NGANTRU - TULUNGAGUNG - DURENAN - TRENGGALEK P.P.	4	HARAPAN JAYA
6	SURABAYA - MOJOKERTO - JOMBANG - PARE - KEDIRI - TULUNGAGUNG - TRENGGALEK P.P.	21	HARAPAN JAYA
7	SURABAYA - KRIAN - MOJOKERTO - MOJOAGUNG - JOMBANG - KERTOSONO - PURWOASRI - KEDIRI - NGANTRU - TULUNGAGUNG - DURENAN - TRENGGALEK P.P. (PATAS)	9	HARAPAN JAYA
8	TRENGGALEK - DURENAN - TULUNGAGUNG - NGANTRU - KEDIRI - PURWOASRI - KERTOSONO - JOMBANG - MOJOAGUNG - MOJOKERTO - KRIAN - SURABAYA P.P.	24	HARAPAN JAYA
9	JOMBANG - MOJOAGUNG - MOJOKERTO - KRIAN - SURABAYA P.P.	19	PELITA INDAH
10	TRENGGALEK - DURENAN - TULUNGAGUNG - NGANTRU - KEDIRI - PARE - JOMBANG - MOJOAGUNG - MOJOKERTO - KRIAN - SURABAYA P.P.	21	HARAPAN JAYA
11	TRENGGALEK - DURENAN - TULUNGAGUNG - NGANTRU - KEDIRI - PURWOASRI - KERTOSONO - JOMBANG - MOJOAGUNG - MOJOKERTO - KRIAN - SURABAYA P.P. (PATAS)	9	HARAPAN JAYA
12	TULUNGAGUNG - NGANTRU - KEDIRI - PACE - NGANJUK P.P.	1	SAHARA
13	TRENGGALEK - DURENAN - TULUNGAGUNG - NGANTRU - KEDIRI - PACE - NGANJUK P.P.	2	TRI GAYA PUTRA
14	KEDIRI - PACE - NGANJUK P.P.	17	KAWAN KITA
15	NGANJUK - PACE - KEDIRI - NGANTRU - BLITAR P.P.	28	KAWAN KITA
16	KEDIRI - PACE - NGANJUK - CARUBAIN - KARANGJATI - NGAWI - NGRAU - PADANGAN - KALITIDU - BOJONEGORO P.P.	3	KAWAN KITA
17	BLITAR - NGANTRU - KEDIRI - PACE - NGANJUK P.P.	12	KAWAN KITA
18	KEDIRI - NGANTRU - BLITAR P.P.	12	KAWAN KITA
19	KEDIRI - PARE - BATU - MALANG (LANDUNG SARI)	8	PUSPA INDAH
20	MALANG (LANDUNG SARI) - BATU - PARE - KEDIRI	8	PUSPA INDAH
21	KEDIRI - PARE - BATU - MALANG (LANDUNG SARI)	16	BAGONG
22	MALANG (LANDUNG SARI) - BATU - PARE - KEDIRI	16	BAGONG

Sumber : Terminal Tamanan Kota Kediri, 2022

**Tabel II.6** Daftar Perusahaan AKDP Kota Kediri

NO	PERUSAHAAN	RUTE	JUMLAH ARMADA	KAPASITAS	TARIF	SISTEM PEMBAYARAN	SISTEM KEBERANGKATAN
1	PO. KAWAN KITA	KEDIRI – NGANJUK	22	24 penumpang	Rp.19.000	Offline	Terjadwal
		KEDIRI – NGANJUK - BLITAR	28		Rp.21.000		

Sumber : Terminal Tamanan Kota Kediri, 2022

### c. Angkot Perkotaan (ANGKOT)

Angkutan Kota Yang beroperasi di Kediri ada 4 trayek yaitu Line A, B, F, dan G dengan kapasitas 12 tempat duduk. Warna angkutan perkotaan di Kota Kediri yaitu kuning dengan jurusan dan nomor trayek berada di bagian depan kendaraan.

**Tabel II.7** Rute trayek dan jumlah armada

No	Trayek	Kode Trayek	Jumlah Armada Diizinkan	Jumlah Armada Beroperasi
1	Ngronggo - Selomangleng	A	20	16
2	Katang - Selomangleng	B	8	7
3	Ngronggo - Putih Permai	C	6	2
4	Tempurejo - Mrican	D	9	9
5	Katang - Blabak	E	6	6
6	Ps. Banjaran - Terminal Tamanan	F	6	7
7	Terminal Tamanan - Ps. Bawang	G	13	7
8	Mrican - Ps Wonorejo	H	8	6
9	Blabak - Proliman Gumul	I	10	3

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri, 2022*

**Tabel II.8** Rute Trayek dan Jumlah Armada Angkutan Kota sesuai Eksisting

No	Trayek	Kode Trayek	Jumlah Armada Diizinkan	Jumlah Armada Beroperasi
1	Ngronggo - Selomangleng	A	20	3
2	Katang - Selomangleng	B	6	1
3	Ps. Banjaran - Terminal Tamanan	F	6	2
4	Terminal Tamanan - Ps. Bawang	G	8	1

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri, 2022*

### 2. Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 151 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Kota Kediri dilayani oleh jenis angkutan sebagai berikut :

#### a. Angkutan Sekolah

Angkutan sekolah merupakan angkutan tidak dalam trayek yang khusus melayani siswa sekolah. Angkutan sekolah di Kota Kediri dibagi menjadi 2 yaitu, bus sekolah dengan 3 trayek masing – masing trayek ada 1 armada dan ada 1 trayek elf yang memiliki 1 armada.

b. Angkutan Travel

Pada wilayah studi ada beberapa perusahaan yang menawarkan jasa travel untuk bepergian sesuai trayek yang telah disediakan oleh perusahaan travel, berikut merupakan data perusahaan travel yang beroperasi di Kota Kediri

**Tabel II.9** Daftar Perusahaan Travel di Kota Kediri Tahun 2022

NO	NAMA PERUSAHAAN	ALAMAT	TRAYEK	JUMLAH KENDARAAN
1	JALAK GADING TRAVEL	Jl. Teuku Umar No.58	•Kediri – Surabaya	4
			•Kediri – Malang	
2	Abadi Travel	Jl. Panjalu No.17 Perum Gudang GaramPermai	Kediri – Malang	4
3	Megantara Travel	Jl. Pesantren Gang 2B No.20	•Kediri – Surabaya PP	4
			•Kediri – Malang PP	
<b>JUMLAH</b>				12

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri, 2022*

c. Angkutan Pariwisata

Menurut PM Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang dan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan wisata serta memiliki tujuan tempat wisata Dalam menjalankan sistemnya angkutan pariwisata mendapatkan penumpang dengan bekerja sama dengan agen *tour and travel* di dalam maupun di luar wilayah Kota Kediri. Jumlah armada angkutan pariwisata menurut izin terdapat 46 unit.

**Tabel II.10** Daftar Perusahaan Angkutan Pariwisata di Kota Kediri Tahun 2022

NO	NAMA PERUSAHAAN	ALAMAT	JUMLAH KENDARAAN			KETERANGAN
				NIB	IJIN PARIWISATA	
-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7
1	PT. EKASARI	JL. RAUNG 143 KOTA KEDIRI (POOL)	-		v	DOMISILI PERUSAHAAN DI DS. TAMBIBENDO KAB. KEDIRI
2	PT. KARYA SETIAWAN EKATAMA	JL. KILISUCI 87 KEDIRI	8		v	
3	PT. KAWAN KITA	JL. MAUNI KOTA KEDIRI	5		v	
4	PT. ZAIN PUTRA SEJAHTERA	PERUM PERMATA BIRU BLOK C-10 KOTA KEDIRI	30		v	
5	PT. HASTI SUWITO HARSONO	JL. D. I. PANJAITAN 1 KOTA KEDIRI	3	v		DALAM PROSES

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri, 2022

## 2.2 KONDISI WILAYAH KAJIAN

### 2.2.1 Karakteristik Umum

Kota Kediri merupakan wilayah administrative dengan luas yang relative sempit dengan jumlah penduduk yang kecil. Kota Kediri memiliki luas wilayah sebesar 63,404 km<sup>2</sup>, secara administrative Kota Kediri terbagi menjadi tiga kecamatan, yaitu Kecamatan Mojosuro, Kecamatan Kota, dan Kecamatan Pesantren dan memiliki 46 kelurahan. Batas administrative Kota Kediri adalah sebagai berikut:

**Tabel II.11** Batas Wilayah Administrasi Kota Kediri

Batas sebelah Utara	Kecamatan Ngadirejo dan Grogol
Batas sebelah Selatan	Kecamatan Ngadiluwih dan Kandat
Batas sebelah Barat	<u>Kecamatan Banyakan dan Kecamatan Semen</u>
Batas sebelah Timur	Kecamatan Gampengrejo dan Wates

Sumber : Kota Kediri Dalam Angka, 2021

Secara geografis, Kota Kediri terletak pada koordinat 111°15' – 112°03' Bujur Timur dan 7°45' – 7°55' Lintang Selatan, dan dipisahkan oleh Sungai Brantas yang mengalir sepanjang 7 Km dari arah selatan menuju arah utara dan memisahkan Kota Kediri menjadi dua wilayah yaitu

wilayah timur dan wilayah barat. Wilayah timur menjadi bagian dari Kecamatan Kota dan Kecamatan Pesantren sedangkan untuk wilayah barat menjadi bagian dari Kecamatan Mojoroto. Kota Kediri dialiri oleh lima sungai, yaitu Sungai Kresek, Sungai Parang, Sungai Kedak, Sungai Brantas, dan Sungai Ngampel. Total luas darat di Kota Kediri adalah 63,404 Km<sup>2</sup>. Kota Kediri merupakan salah satu kota yang memiliki peluang untuk menjadi pusat pertumbuhan bagi daerah sekitarnya. Hal ini disebabkan oleh posisi Kota Kediri yang sangat strategis, terletak di jalur lintas yang menjadi penghubung atau lintasan dari arah Surabaya-Tulungagung, Blitar-Nganjuk, dan Kabupaten Kediri-Nganjuk. Kecamatan di Kota Kediri berjumlah 3 kecamatan. Berikut merupakan gambaran luas masing-masing kecamatan di Kota Kediri beserta jumlah kelurahannya:

**Tabel II.12** Kondisi Geografis Kota Kediri

<b>No</b>	<b>Kecamatan</b>	<b>Ibu Kota Kecamatan</b>	<b>Jumlah Desa</b>	<b>Luas (km<sup>2</sup>)</b>	<b>Persentase Terhadap Luas (%)</b>
1	Mojoroto	Bandar Lor	14	24,6	24,6
2	Kota	Banjaran	17	14,9	14,9
3	Pesantren	Bangsals	15	23,9	37,7
Jumlah	Kota Kediri	Kota	46	63,4	100

*Sumber : Kota Kediri Dalam Angka, 2021*

Dari tiga kecamatan yang ada di Kota Kediri, kecamatan dengan luas wilayah paling besar adalah Kecamatan Mojoroto dengan (24,6 km<sup>2</sup>), sedangkan untuk kecamatan yang memiliki luas wilayah paling kecil adalah Kecamatan Kota (14,9 km<sup>2</sup>).

Berdasarkan hasil sensus penduduk yang dilaksanakan pada tahun 2020 tercatat jumlah penduduk Kota Kediri sebanyak 286.796 jiwa yang terdiri dari 143.616 jiwa penduduk laki-laki dan 143.189 jiwa penduduk

perempuan dengan sex ratio sebesar 100,30. Menurut jumlah penduduk yang dimiliki Kota Kediri menjadi kota terbesar ketiga di Jawa Timur setelah Kota Surabaya dan Kota Malang. Pertumbuhan penduduk di Kota Kediri berdampak secara signifikan terhadap sektor transportasi karena penambahan jumlah penduduk akan meningkatkan jumlah pelaku perjalanan.

Dengan luas wilayah 63,404 Km<sup>2</sup> ditingkat kepadatan penduduk di Kota Kediri mencapai 4.524 jiwa/km<sup>2</sup>. Di antara tiga kecamatan yang ada di Kota Kediri Kecamatan Kota menjadi kecamatan terpadat dengan angka kepadatan penduduk 5.657 jiwa/km<sup>2</sup>.

**Tabel II.13** Jumlah Penduduk per Kecamatan

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk
1	Mojoaroto	112.244
2	Kota	89.846
3	Pesantren	902.000

*Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Kediri, 2022*

### 2.2.2 Daerah Kajian

Berdasarkan data kunjungan wisatawan 5 tahun terakhir yang diperoleh dari Dinas Kebudayaan Pariwisata Kepemudaan dan Olahraga Kota Kediri menunjukkan bahwa terjadi peningkatan jumlah kunjungan wisatawan, terjadi penurunan pada tahun 2020 dan tahun 2021 dikarenakan larangan dan pembatasan masuk pada Obyek Destinasi Tempat Wisata (OTDW) oleh pemerintah akibat dampak dari pandemic Covid-19 yang terjadi di Indonesia. Berikut merupakan obyek daya tarik wisata di Kota Kediri

#### 1. Goa Selomangleng

Goa Selomangleng merupakan salah satu wisata alam peninggalan Kerajaan Kediri atau Panjalu. Gua Selomangleng merupakan situs sejarah di Kediri, Jawa Timur. Gua ini sudah menjadi ikon Kediri. Kawasan Gua Selomangleng terletak di Jl Mastrip, Pojok, Mojoaroto, Kota Kediri, Jawa

Timur. Lokasinya berada di kaki Gunung Klotok atau sekitar 3,5 kilometer dari pusat kota Kediri. Kawasan ini memiliki kompleksitas daya tarik wisata yang tidak dimiliki oleh obyek wisata lain di Kota Kediri yaitu potensi alam kawasan wisata yang terletak pada lereng Gunung Klotok dan berhadapan pada Gunung Maskumambang. Obyek wisata Goa Selomangleng memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi obyek wisata unggulan, karena di kawasan wisata Goa Selomangleng juga terdapat makam kuno Mbah Boncolono. Sebelum di jadikan sebagai obyek wisata, masyarakat sekitar memanfaatkan Goa Selomangleng sebagai tempat pemujaan dan menyepi. Museum ini berdiri pada 30 November 1991. Luasnya mencapai 6.670 meter persegi. Koleksi arkeologi yang ada di dalamnya merupakan peninggalan Kerajaan Kediri



*Sumber: Hasil Inventarisasi lokasi daya tarik wisata*

### **Gambar II.1** Goa Selomangleng

#### 2. Kelenteng Tjoe Hwie Kiong

Kelenteng Tjoe Hwie Kiong merupakan salah satu wisata terkenal di Kota Kediri, Kelenteng Tjoe hwie Kiong yang merupakan salah satu cagar budaya yang dilindungi di Jawa Timur ini difungsikan sebagai tempat ibadah etnis Tionghoa. Kelenteng Tjoe Hwie Kiong dibangun pada tahun 1985. Selain itu lokasi ini juga banyak dikunjungi wisatawan baik dari dalam Kota Kediri dan luar Kota Kediri. Kelenteng Tjoe Hwie Kiong dibuka mulai pagi hingga malam hari, dan tidak dikenakan biaya sepeserpun untuk memasukinya.

Pintu gerbang Kelenteng Tjoe Hwie Kiong dengan dinding bermotif bata, berwarna merah menyala, dan garis kuning. Di sebelah kiri dan kanan bangunan utama kelenteng terdapat Menara pembakar kertas sembahyang (Kim Lo). Kelenteng Tjoe Hwie Kiong yang berada di pusat Kota Kediri ini

manjadi salah satu obyek wisata keagamaan sekaligus wisata budaya yang aktif dikunjungi dan berpotensi menjadi obyek wisata unggulan di Kota Kediri. Akses menuju lokasi wisata ini terbilang mudah dan mudah ditemukan.



*Sumber: Hasil Inventarisasi lokasi daya tarik wisata*

**Gambar II.2** Kelenteng Tjoe Hwie Kiong

### 3. Wisata Tenun Ikat Bandar Kidul

Kampung Tenun Ikat Bandar Kidul merupakan daerah kerajinan tangan berupa tenun yang sudah berdiri sejak tahun 1950-an. Lokasi ini menjadi salah satu destinasi wisata unggulan kebudayaan. Tenun Ikat Bandar Kidul masih menggunakan alat yang sederhana dan prosesnya dikerjakan secara manual tanpa mesin, hal ini yang membuat Kain Tenun Ikat Bandar Kidul memiliki keistimewaan sendiri. Karya-karya penenun dari Bandar Kidul itu terlihat beragam dengan corak dan aneka warna yang menawan. Di tengah pandemi, bahkan para pelaku UMKM di daerah ini giat memproduksi masker tenun ikat. Bukan hanya karena tradisi budaya yang bernilai tinggi, Kampung Wisata Tenun Ikat Kediri juga mempromosikan daerahnya sebagai tempat wisata dengan penyebaran konten melalui media sosial. Wisata edukasi belajar tenun dianggap sebagai konsep baru yang menarik para pelancong. Setiap wisatawan yang datang bisa coba mengikat benang tenun sampai melihat proses pencelupan dan pemintalan. Wahana spot swafoto pun melengkapi Kampung Wisata Tenun Ikat ini. Akses menuju lokasi ini merupakan jalan yang tidak terlalu lebar dengan lebar jalan hanya 8 meter dan sedikitnya ketersediaan lahan parkir.



*Sumber: Hasil Inventarisasi lokasi daya tarik wisata*

**Gambar II.3** Wisata Tenun Ikat Bandar Kidul

#### 4. Wisata Pemandian Pagora

Wisata Pemandian Pagora merupakan salah satu lokasi wisata yang terdapat di kota Kediri tepatnya di Kelurahan Banjaran Kecamatan Kota. Lokasi wisata ini menjadi salah satu destinasi wisata unggulan di Kota Kediri terutama untuk wisata keluarga. Wisata Pemandian Pagora merupakan lokasi wisata dengan tiket masuk yang relative murah selain itu di dalamnya juga terdapat kebun binatang mini yang semakin menambah daya tarik wisata ini.



*Sumber: Hasil Inventarisasi lokasi daya tarik wisata*

**Gambar II.4** Wisata Pemandian Pagora

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 Pariwisata**

Menurut World-Tourism-Organization (WTO) dalam Pitana (2009), dijelaskan pariwisata mengacu pada perjalanan terus-menerus seseorang atau tinggal tidak lebih dari satu tahun di luar lingkungan biasanya untuk hiburan, bisnis atau tujuan lain. Menurut-Undang Undang-Nomor 10 Tahun 2009 tentang kepariwisataan, yang dimaksud pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah, dan pemerintah daerah. Hunziker dan Krapf dalam (2009), Pariwisata didefinisikan sebagai serangkaian hubungan dan fenomena yang disebabkan oleh perjalanan dan tinggal-sementara dari tempat tinggal (orang asing) ke tempat tertentu, dengan ketentuan bahwa tujuannya bukan tinggal atau bekerja untuk menghasilkan pendapatan.

Menurut Wahab (1997), Pariwisata adalah jenis industri-baru yang dapat-memberikan pertumbuhan ekonomi yang cepat dalam hal kesempatan-kerja, pendapatan, standar hidup, dan pengaktifan sektor produktif lainnya di-negara tuan rumah. Sedangkan menurut Burkart (2006) Pariwisata adalah perjalanan orang untuk sementara dan dalam jangka waktu pendek ke suatu tempat tujuan selain tempat tujuan di mana mereka biasanya tinggal dan bekerja, dan kegiatan mereka selama mereka tinggal di tempat tujuan. Menurut Rahma dan Handayani (2013) Pariwisata dapat dijadikan sebagai katalis untuk mendorong pembangunan ekonomi karena berdampak pada perekonomian negara negara yang dikunjungi wisatawan. Wisatawan yang datang ke daerah wisata membawa kemakmuran dan kesejahteraan bagi penduduk sekitar. Seperti sektor lainnya, pariwisata juga mempengaruhi perekonomian daerah atau destinasi wisata.

#### **3.2 Sarana Wisata**

Menurut-Undang Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan usaha jasa transportasi wisata adalah usaha-khusus yang

menyediakan angkutan untuk kebutuhan dan kegiatan pariwisata, bukan angkutan transportasi reguler atau umum. Sarana wisata merupakan kelengkapan daerah tujuan wisata-yang-diperlukan-untuk-melayanikebutuhan wisatawan dalam menikmati perjalanan wisatanya. Pembangunan sarana wisata untuk destinasi wisata dan objek wisata tertentu harus memenuhi kebutuhan wisatawan. Berbagai fasilitas wisata yang disediakan antara lain biro perjalanan, alat transportasi dan komunikasi, serta fasilitas penunjang lainnya. Menurut Yim dan Avishai (2006) Disebutkan bahwa isu penting terkait pengembangan angkutan pariwisata adalah desain dan jenis teknologi yang akan dikembangkan berdasarkan pemahaman dan keinginan calon pengguna. Ada dua jenis pengguna pariwisata, yaitu: (1) pengguna pasif-dan (2) pengguna-aktif. Kategori pertama didasarkan pada layanan tradisional (tidak ada pemesanan, naik turun pada titik yang telah ditentukan). Tipe kedua adalah tipe layanan fleksibel (layanan sesuai permintaan, titik penjemputan opsional).

Menurut Juniati dan Dwitasari (2017) Permintaan angkutan pariwisata ke destinasi wisata dapat dilihat dari beberapa perspektif, antara lain desain sarana transportasi, fasilitas penunjang pelayanan angkutan pariwisata, dan pelayanan transportasi pariwisata (rute dan waktu pelayanan). Menurut Tety (2017) Parking and ride management mengacu pada pengalihan parkir kendaraan wisata pada tempat parkir yang disediakan, kemudian penggunaan kendaraan wisata untuk beralih moda, sehingga hanya kendaraan wisata yang dapat berkendara di jalan menuju tempat wisata.

Menurut Undang Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, kepariwisataan berfungsi untuk :

1. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi
2. Meningkatkan kesejahteraan rakyat
3. Menghapus kemiskinan
4. Mengatasi pengangguran
5. Melestarikan alam, lingkungan, dan sumber daya
6. Memajukan kebudayaan

7. Mengangkat citra bangsa
8. Memupuk rasa cinta tanah air
9. Memperkukuh jati diri dan kesatuan bangsa, dan
10. Mempererat-persahabatan-antarbangsa.

Menurut Undang-Undang Nomor 10 tahun 2009 tentang kepariwisataan, pembangunan kepariwisataan dilakukan berdasarkan rencana induk pembangunan kepariwisataan yang terdiri atas rencana induk pembangunan kepariwisataan nasional, rencana induk pembangunan kepariwisataan provinsi dan rencana induk pembangunan kabupaten/kota.

Angkutan Pariwisata Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata adalah Angkutan dengan menggunakan Mobil Penumpang Umum dan Mobil Bus Umum yang dilengkapi dengan tanda khusus untuk keperluan wisata serta memiliki tujuan tempat wisata. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek,

1. Pasal 31
  - a. Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf c merupakan pelayanan Angkutan yang disediakan untuk keperluan kegiatan wisata.
  - b. Pelayanan Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi pelayanan sebagai berikut
    - 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.

## 2. Pasal 32

- a. Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (1) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :
  - a) menggunakan kendaraan berupa Mobil Bus Umum atau Mobil Penumpang Umum yang dilengkapi dengan fasilitas keperluan wisata
  - b) dilengkapi stiker yang bertuliskan "PARIWISATA" dan dapat dibaca dengan jelas yang ditempatkan pada kaca depan dan kaca belakang mobil bus
  - c) dilengkapi tanda khusus dengan tulisan "PARIWISATA" dan dapat dibaca dengan jelas yang ditempatkan pada sebelah kiri dan sebelah kanan badan kendaraan
  - d) dilengkapi dengan alat pemantau unjuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan
  - e) menggunakan-tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar kuning tulisan hitam atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan
  - f) mencantumkan nama perusahaan dan/atau nama merek dagang serta nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan serta nomor kendaraan dan nomor uji kendaraan yang dicantumkan pada bagian belakang kendaraan
  - g) dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK), kartu tanda uji berkala, dan Kartu Elektronik Standar Pelayanan yang masih berlaku; dan
  - h) mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat di dalam dan di luar kendaraan yang mudah terbaca oleh Pengguna Jasa. Mobil Bus Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:

- 1) Mobil Bus Kecil
- 2) Mobil Bus Sedang
- 3) Mobil Bus Besar
- 4) Mobil Bus Maxi
- 5) Mobil Bus Tingkat

### **3.3 Aksesibilitas Pariwisata**

Badarab, Trihayuningtyas dan Suryadana (2017) Kegiatan kepariwisataan akan memperluas pembangunan sarana dan prasarana, serta kesempatan kerja di berbagai bidang usaha yang secara langsung maupun tidak langsung berkaitan dengan kepariwisataan. Dari segi ekonomi, kegiatan pariwisata dapat memberikan kontribusi terhadap pendapatan daerah melalui pajak, retribusi parkir, dan tiket, atau dapat menghasilkan devisa melalui kunjungan wisatawan. Menurut Tatali dan Lasabuda (2018) Sarana dan prasarana yang diperlukan harus disiapkan untuk mendukung kelancaran industri pariwisata. Pembelian dan perbaikan jalan, telepon, transportasi, pusat perbelanjaan wisata dan fasilitas lain di sekitar tempat wisata sangat dibutuhkan. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2012 2025, 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.

### **3.4 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.

### **3.5 Jenis Kendaraan**

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

### **3.6 Kebutuhan kendaraan**

Kebutuhan kendaraan adalah jumlah kendaraan yang dibutuhkan untuk melayani rute/trayek dan lokasi setempat dalam trip per hari. SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.

- a. Factor muat (load factor) adalah hubungan antara kapasitas yang terjual dan yang kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang dapat dinyatakan dalam sebagai persentase (%).
- b. Kapasitas kendaraan mengacu pada daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum yang dapat dilihat pada tabel

### **3.7 Sistem Operasional**

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.

#### **3.7.1 Factor Muat Faktor muat (Load factor)**

merupakan hubungan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas kendaraan. Factor muat yang direncanakan untuk Perencanaann operasi angkutan pariwisata di wilayah studi adalah 70% dari kapasitas kendaraan.

#### **3.7.2 Waktu Tempuh**

Waktu tempuh (Travel time) adalah waktu yang dibutuhkan angkutan pariwisata untuk dapat sampai ke obyek daya tarik wisata yang ditentukan melalui perhitungan dengan rumus :

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

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

Keterangan : WT = Waktu Tempuh

PR= Panjang Rute

KR= Kecepatan Rencana

### 3.7.3 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 :

$$F = \frac{K}{60} \left( \frac{\text{kendaraan}}{\text{jam}} \right)$$

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

Keterangan :

F = Frekuensi (kendaraan/jam)

K = Jumlah kendaraan yang beroperasi (kendaraan)

### 3.7.4 Headway

Headway merupakan waktu antara kendaraan yang satu dengan kendaraan sebelum dan sesudah. Berikut merupakan rumus headway:

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

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

Keterangan :

H = Waktu antara (menit)

P = Jumlah penumpang permintaan aktual atau potensial

C = kapasitas kendaraan (seat)

Lf = faktor muat, diambil 70%

### 3.7.5 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 :

$$CTABA = (TAB + TBA) + (\sigma_{AB}^2 + \sigma_{BA}^2) + (TTA + TTB)$$

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

Keterangan :

CTABA = Waktu sirkulasi dari A ke B, kembali ke A

TAB = 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

#### 3.7.6 Kebutuhan Armada

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

$$K = \frac{CT}{H \times f_A} \text{ (kendaraan)}$$

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

Keterangan :

K = Jumlah armada

CT = Waktu sirkulasi (menit)

H = Headway / waktu antara kendaraan angkutan Kota (menit)

f<sub>A</sub> = Faktor ketersediaan kendaraan angkutan kota (%)

#### 3.7.7 Pemilihan Rute

Rute yang akan digunakan yaitu Teknik Convoy karena tidak memerlukan perpindahan di terminal. Di sisi lain, kendaraan berada di satu jalur yang sama dan kemudian berpisah karena memiliki jalur rute akhir yang berbeda, Di beberapa titik, masing-masing kendaraan ini meninggalkan jalur utama dan berlanjut ke rutanya. Keunggulan teknik Convoy adalah teknik ini menyuguhkan layanan yang berfokus pada jalur yang ramai, kemudian kendaraan yang sudah dibedakan berpisah

memasuki rutenya sendiri yang tanpa penumpang harus berpindah. Kerugian utama dari teknik ini adalah bahwa adanya kemungkinan terlalu banyak tempat duduk pada bagian feeder dari rute tersebut. Menurut Purboyo dan Hidayat (2019) Konsep rute berdasarkan objek wisata akan memberikan manfaat dari segi pariwisata dan transportasi. Dari sisi wisatawan, jalur ini dapat meningkatkan frekuensi kunjungan pengunjung ke suatu objek karena aksesibilitasnya menjadi mudah dan terjangkau. Pada saat yang sama, dari sisi transportasi, rute dapat mengurangi kepadatan kendaraan pribadi untuk mengunjungi tempat-tempat wisata dan mengajak masyarakat untuk menggunakan transportasi umum, sehingga mengurangi kemacetan lalu lintas

#### 3.7.8 Penjadwalan

Penjadwalan merupakan salah satu proses perencanaan operasional yang berkaitan dengan kegiatan yang melayani penumpang secara cepat dan efisien dari titik keberangkatan hingga tujuan. Tujuan utama dari jadwal ini adalah untuk mengembangkan semua rencana perjalanan sehingga dapat dieksekusi 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.

### **3.8 Biaya Operasional Kendaraan**

Pariwisata Perhitungan biaya operasional 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 komponen biaya ini

dapat dilakukan atas biaya yang tergantung pada jarak dan biaya yang tergantung pada waktu.

#### III.5.1 Biaya tetap Meliputi ;

1. Biaya Penyusutan
2. Biaya bahan bakar
3. Biaya pemakaian Ban
4. Servis kecil
5. Servis besar
6. Biaya general overhaul.
7. Biaya pemeliharaan/perawatan dan reparasi
8. Biaya pemeliharaan/perawatan dan reparasi
9. Biaya distribusi terminal
10. Biaya STNK
11. Biaya KIR

#### III.5.2 Biaya tidak tetap meliputi ;

1. Izin usaha
2. Izin trayek

### Pedoman perhitungan komponen – komponen biaya

#### 3.8.1 Biaya Operasional Kendaraan Langsung

##### 1. Biaya penyusutan

Untuk kendaraan baru, harga kendaraan dihitung berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBM dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama, harga kendaraan dihitung berdasarkan harga perolehan.

$$\text{Penyusutan per tahun} = \frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

##### 2. Biaya awak kendaraan

Biaya awak kendaraan terdiri dari sopir, kondektur yang berupa gaji serta tunjangan operasi. Biaya awak kendaraan dapat dihitung menggunakan rumus:

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

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

Keterangan :

BAK/thn = Biaya awak kendaraan per tahun

Gaji/hari = Gaji per hari

JHO/thn = Jumlah hari operasi per tahun

3. Biaya bahan bakar

Biaya bahan bakar minyak per tahun dihitung menggunakan rumus :

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

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

Keterangan :

BBBM/thn = Biaya bahan bakar minyak per tahun.

BBBM/hari = Biaya bahan bakar minyak per hari.

Ho/thn = Jumlah hari operasi per tahun.

4. Biaya pemakaian ban

Biaya pemakaian ban dihitung menggunakan rumus:

$$\text{BB/thn} = \frac{1}{\text{DTB}} \times \text{JPB} \times \text{JT} \times \text{HB}$$

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

Keterangan :

BB/thn = Biaya ban per tahun.

DTB = Daya tahan ban (km)

JPB/buah = Jumlah pemakaian ban.

JT = Jarak tempuh

HB/unit = Harga ban per unit

5. Biaya pemeliharaan/perawatan dan reparasi kendaraan yang terdiri dari:

1. Servis kecil

Service kecil rata-rata dilakukan setiap 5.000 kilometer

2. Servis besar

Service besar rata-rata dilakukan setiap 10.000 kilometer

3. Pemeriksaan mesin

4. Pemeriksaan body

5. Penggantian suku cadang

6. Penambahan oli mesin

7. Cuci kendaraan

8. Biaya administrasi

Biaya administrasi per tahun dapat dihitung menggunakan

rumus:

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

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

Keterangan:

Admin/thn = Biaya administrasi per tahun.

PKB/thn = Biaya pajak kendaraan bermotor (STNK) per tahun.

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:

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

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum*

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.

### 3.8.2 Biaya operasional kendaraan tidak langsung

Biaya operasional kendaraan tidak langsung dapat dihitung menggunakan rumus:

$$\text{BOK}_{\text{TL}} = \text{biaya pegawai selain awak} \\ + \text{biaya pengelolaan}$$

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002*

*Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum*

### 3.8.3 Biaya operasional kendaraan total

Biaya operasional kendaraan total per tahun merupakan hasil total dari hasil biaya operasional kendaraan langsung ( $\text{BOK}_L$ ) per tahun dengan biaya operasional kendaraan tidak langsung ( $\text{BOK}_{\text{TL}}$ ) per tahun.

## 3.9 Tarif

Biaya pokok per 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 :

$$\text{Tarif}_{\text{PB}} (\text{Rp}/\text{Pnp}) = \frac{\text{BOK}_T/\text{Km}}{\text{Jpnp}/\text{Km}}$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak rata - rata}$$

$$\text{Tarif} = (\text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak rata}) + 10 \% \text{ Tarif BEP}$$

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum.*

## **BAB IV**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **4.1 Alur Pikir Penelitian**

Kerangka piker 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.

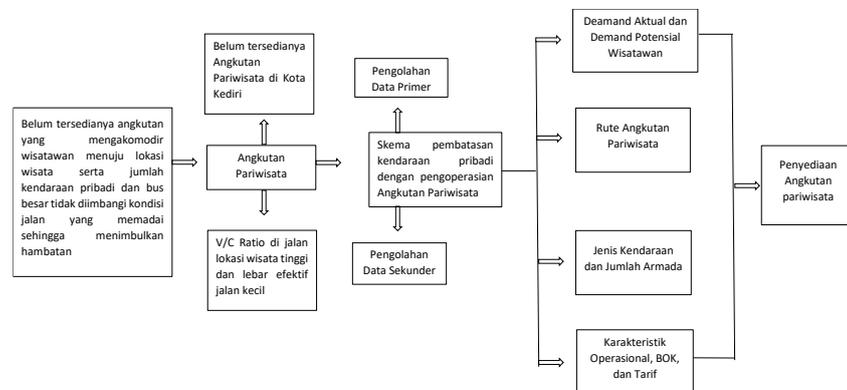
Perencanaan angkutan pariwisata di Kota Kediri mengacu pada UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan, Peraturan Menteri Pariwisata RI No. 10 Tahun 2016 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Induk Pembangunan Kepariwisatan Provinsi dan Kabupaten/Kota, Perda Provinsi Jawa Timur No. 6 Tahun 2017 tentang Rencana Iinduk Pembangunan Kepariwisataaan Provinsi Jawa Timur tahun 2017-2023 dan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. Dengan adanya empat payung regulasi yang tersebut, diharapkan dapat mewujudkan pengembangan angkutan pariwisata yang dapat diterapkan di daerah dengan tetap mempertimbangkan dan memperhatikan karakteristik wilayah terutama potensi kepariwisataan yang terdapat di Kota Kediri.

Dari segi teknis, perencanaan angkutan pariwisata akan menitikberatkan pada aspek sarana dan sistem pengoperasian yang mencakup kapasitas dan jenis layanannya, sedangkan terkait dengan kegiatan wisata akan ditinjau dari aspek lokasi, jenis obyek daya tarik wisata, dan permintaan akan wisata.

Integrasi, sinkronisasi, dan konektivitas aspek sarana angkutan orang di jalan tersebut dengan aspek kepariwisataan di Kota Kediri akan memunculkan pengembangan angkutan pariwisata sebagaimana

diharapkan.

Sedangkan dari segi konektivitas merupakan aspek yang berkaitan dengan kelancaran dan kemudahan dalam melakukan perpindahan atau perjalanan. Dalam penerapannya pengoperasian angkutan pariwisata tentu memerlukan sumber daya baik dari segi finansial, SDM, dan lain-lain yang memerlukan penelaahan lebih dalam untuk memastikan kebutuhan sumber daya yang diperlukan tersedia dan terpenuhi. Untuk itu, tahapan tahapan serta prioritas dalam penerapan angkutan pariwisata ini diperlukan untuk dapat dimanfaatkan dan dilaksanakan secara efektif dan efisien.



Sumber: Hasil analisa, 2022

**Gambar IV.1** Bagan Alur Pikir Penelitian

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. Selain itu juga dipengaruhi oleh lebar jalan yang relatif kecil dan V/C ratio yang tinggi di jalan menuju lokasi daya tarik wisata. Berdasarkan hal tersebut maka perlu dilakukan pembatasan kendaraan pribadi yang digunakan wisatawan menuju lokasi wisata dengan cara pengoperasian angkutan pariwisata dimana dalam perencanaannya diperlukan data primer dan sekunder yang selanjutnya diolah dan dianalisa. Hal-hal yang dianalisa dalam penelitian ini diantaranya adalah demand aktual, demand potensial, rute angkutan

pariwisata, jenis armada, jumlah armada, sistem operasional, perhitungan BOK, dan tarif yang akan diterapkan pada angkutan pariwisata.

## **4.2 Bagan Alir Penelitian**

Untuk mempermudah dalam memahami proses pengerjaan penelitian ini maka perlu dibuat dan disajikan bagan alir penelitian. Pada bagan alir penelitian ini akan dijelaskan proses sebagai berikut:

### **4.2.1 Identifikasi Masalah**

Pada tahapan identifikasi masalah akan didapatkan beberapa permasalahan yang terjadi di daerah studi. Permasalahan ini kemudian akan dirumuskan ke dalam rumusan masalah.

### **4.2.2 Pengumpulan Data**

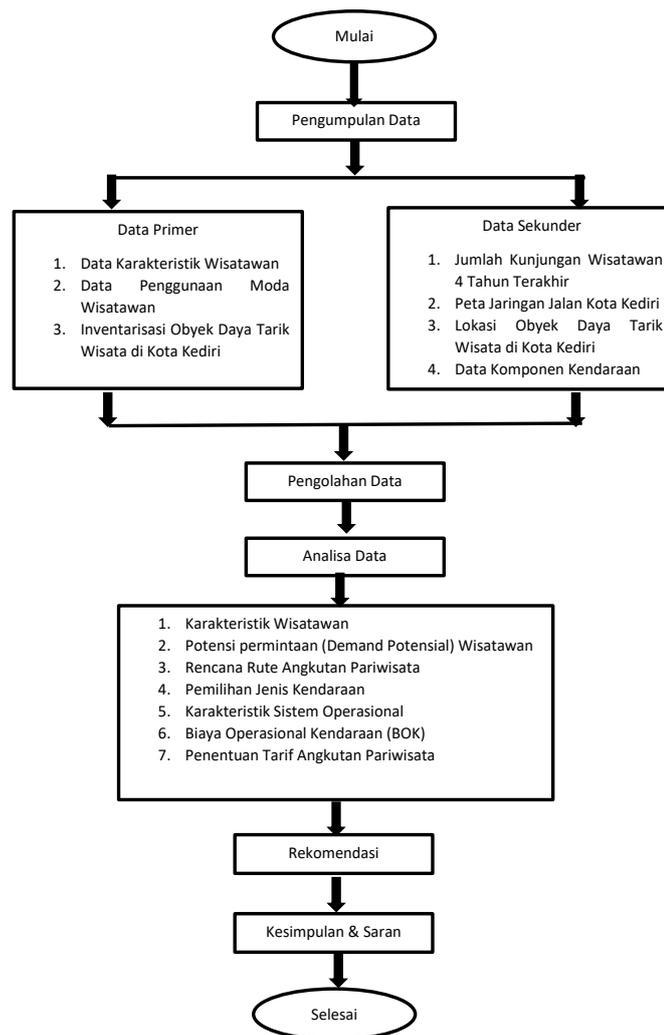
Pengumpulan data yang dilakukan untuk keperluan penelitian ini meliputi pengumpulan data primer dan data sekunder. Untuk data primer didapatkan dengan melaksanakan survei-survei yang terkait dengan kondisi lapangan pada wilayah studi yaitu dengan melaksanakan survei wawancara sedangkan untuk pemenuhan data sekunder diperoleh dari instansi terkait maupun hasil Analisa yang diperoleh melalui Praktek Kerja Lapangan (PKL) sebelumnya.

### **4.2.3 Pengolahan Data**

Setelah tahapan pengumpulan data kemudian dilanjutkan dengan pengolahan data dimana data yang selanjutnya data yang telah diolah akan dianalisa untuk mendapatkan gambaran kondisi eksisting wilayah studi.

### **4.2.4 Keluaran**

Keluaran (Output) atau kesimpulan merupakan proses akhir dari suatu penelitian. Setelah diperoleh hasil kondisi eksisting pada wilayah kajian dalam tahapan pengolahan data yang telah dilakukan, dimana tahapan ini merupakan tahap untuk menindaklanjuti pada pemilihan alternatif terbaik untuk pemecahan masalah.



Sumber: Hasil analisa, 2022

**Gambar IV.2** Bagan Alir Penelitian

### 4.3 Teknik Pengumpulan Data

Tahap ini merupakan tahapan pengumpulan data yang dibutuhkan untuk digunakan sebagai pemenuhan data sebagai bagian dari proses analisis. Pengumpulan data pada penelitian ini memerlukan data sekunder dan data primer serta pendekatan literatur yang berkaitan dengan penulisan Kertas Kerja Wajib.

Pengumpulan data dalam rangka penyusunan Kertas Kerja Wajib adalah sebagai berikut:

#### 4.3.1 Pengumpulan Data Primer

data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dengan

cara melaksanakan survei langsung ke daerah kajian yang dilakukan dengan cara observasi dan wawancara, dengan tujuan untuk mengetahui kondisi eksisting guna merumuskan masalah yang harus ditanganu. Data primer yang diperlukan antara lain adalah:

1. Data mengenai karakteristik wisatawan didapat dari survei wawancara wisatawan.
2. Data terkait penggunaan moda yang digunakan wisatawan menuju lokasi wisata didapat dari observasi dan survei wawancara wisatawan.
3. Inventarisasi pada lokasi Objek Daya Tarik Wisata untuk mengetahui kondisi eksisting dan mengetahui rute yang akan dilalui oleh angkutan pariwisata.

#### 4.3.2 Pengumpulan Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari Instansi terkait atau sumber lain yang ada kaitannya dengan penelitian yang akan dilakukan. Data sekunder yang diperlukan dalam penelitian ini adalah :

1. Data jumlah kunjungan wisatawan 5 tahun terakhir didapat dari Dinas Kebudayaan, Pariwisata, Kepemudaan, dan Olahraga Kota Kediri, data ini diperlukan untuk menentukan sample survei wawancara yang akan dilakukan di Objek Daya Tarik Wisata .
2. Peta jaringan jalan Kota Kediri didapat dari Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Kediri
3. Peta Sebaran Objek Daya Tarik Wisata Data ini diperlukan untuk melihat dan mengidentifikasi lokasi Objek Daya Tarik Wisata yang ada di Kota Kediri.

#### 4.4 Teknik Analisa Data

Teknik Analisa yang digunakan adalah dengan metode kuantitatif dan sifat penelitian deskriptif. Langkah-langkah analisis kondisi eksisting dilakukan menggunakan data primer maupun data sekunder dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Angka Kunjungan Wisatawan Kota Kediri
2. Analisa Karakteristik Wisatawan

3. Analisa Permintaan
4. Analisa Rencana Rute
5. Analisa Jenis Kendaraan
6. Analisa Sistem Operasiona
7. Analisa Biaya Operasional Kendaraan
8. Analisa Tarif

#### 4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian

Lokasi penelitian berada di Kota Kediri yaitu di Goa Selomangleng, Wisata Tenun Ikat Bandar Kidul, Kelenteng Tjoe Hwie Kiong, dan Pemandian Pagora. Pengambilan data dilakukan pada pelaksanaan PKL Kota Kediri 2022. Jadwal dilaksanakannya penelitian dilakukan berdasarkan kalender akademik Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

**Tabel IV.1** Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Maret				April				Mei				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	Pelaksanaan PKL	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■												
2	Pelaksanaan Magang													■	■	■	■								
3	Pengumpulan Laporan Magang																								
4	Seminar Lapum																■								
5	KKL																				■				
6	Pengumpulan Lapum Final																				■				
7	Bimbingan KKW																				■	■	■	■	
8	Pengumpulan Draft KKW																							■	
9	Sidang KKW																							■	

Sumber: Kalender Akademik Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

## **BAB V**

### **ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH**

#### **5.1 Angka Kunjungan Wisatawan**

Jumlah kunjungan wisatawan di Kota Kediri yang banyak dan cenderung mengalami peningkatan dikarenakan keragaman obyek wisata yang dimiliki serta Kota Kediri sebagai kota perlintasan. Kota Kediri dengan luas wilayah yang tidak terlalu besar akan tetapi memiliki berbagai jenis daya tarik wisata mulai dari wisata alam dengan keberadaan Gunung Klotok dan Gunung Maskumambang, wisata budaya dengan berbagai wisata ikonik yang termasuk dalam jajaran cagr budaya Jawa Timur, wisata belanja dengan keberagaman barang yang ditawarkan, wisata religi dengan keberadaan pondok pesantren serta makam tokoh keagamaan. Dengan keberadaan berbagai macam daya tarik wisata ini Kota Kediri menjadikan Kota Kediri sebagai kota kecil dengan jumlah kunjungan yang tinggi.

Di Kota Kediri terdapat beberapa obyek wisata yang dapat dikunjungi oleh wisatawan baik wisatawan local maupun mancanegara yaitu Goa Selomangleng, Kelenteng Tjoe Hwie Kiong, Kerajinan Tenun Ikat Bandar Kidul. Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Kebudayaan Pariwisata Kepemudaan dan Olahraga Kota Kediri pada tiga obyek wisata tersebut menunjukkan peningkatan jumlah kunjungan wisatawan, baik wisatawan dari dalam maupun luar negeri dan pada tahun 2020-2021 terjadi penurunan jumlah kunjungan wisatawan dikarenakan larangan dan pembatasan akibat dampak dari pandemi Covid-19 yang terjadi di Indonesia dan seluruh dunia, dapat dilihat pada table di bawah ini. Data angka kunjungan wisatawan di Obyek Wisata Kota Kediri dapat dilihat pada tabel V.1

**Tabel V.1** Angka Kunjungan Wisatawan Kota Kediri

No	Obyek Daya Tarik Wisata	Jumlah Wisatawan				Rata-Rata
		2017	2018	2019	2020	
1	Goa Selomangleng	36.082	48.822	72.503	47.733	51.285
2	Kelenteng Tjoe Hwie Kiong	29.078	32.569	41.754	44.337	36.9345
3	Kerajinan Tenun Ikat Bandar Kidul	10.219	8.903	11.453	12.930	10.87625
4	Pemandian Pagora	39.488	58.822	62.280	38.233	49.70575
Jumlah Wisatawan		114.867	149.116	187.990	143.233	148.8015

*Sumber: Dinas Kebudayaan Pariwisata Kepemudaan Dan Olahraga Kota Kediri*

Dari data jumlah kunjungan wisatawan yang diperoleh dari Dinas Kebudayaan Pariwisata Kepemudaan Dan Olahraga Kota Kediri dapat disimpulkan bahwa jumlah kunjungan wisata dari tahun ke tahun mengalami peningkatan sebelum terjadinya pandemi Covid-19. Peningkatan jumlah kunjungan wisatawan dapat dilihat dari tahun 2017 terdapat 114.867 orang, pada tahun 2018 terdapat 149.116 orang, kemudian pada tahun 2019 terdapat peningkatan yang cukup signifikan dengan jumlah kunjungan mencapai 187.990 orang, kemudian pada tahun 2020 terjadi penurunan sebagai dampak dari terjadinya pandemi Covid-19 menjadi 143.233 Orang, dan pada tahun 2021 dikarenakan situasi pandemi semakin parah maka tiga dari empat obyek wisata ditutup sedangkan satu obyek wisata dilakukan pembatasan sehingga angka kunjungan pada tahun 2021 mengalami penurunan yang drastis.

## 5.2 Matrik Asal Tujuan Perjalanan Orang Per Hari

Tabel V.2 Matrik OD Asal Tujuan Perjalanan Orang Per Hari

ZONA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	TOTAL
1	1503	3641	4175	7215	1870	4543	3140	4175	3006	4409	2305	3006	2338	3540	1737	5010	1603	2505	3440	3574	1470	1637	69841
2	3424	369	2820	3995	1947	1511	1679	3659	1343	2921	906	1041	2115	3424	2249	3424	1679	839	2115	1612	873	638	44585
3	2869	2535	500	2935	1568	600	801	1334	334	1168	500	1067	767	901	767	934	767	567	567	1034	400	1201	24117
4	6603	3537	3100	404	3571	3470	2695	3100	1988	1920	1819	1617	2527	2224	1954	2998	2190	1516	1516	2122	1583	2156	54612
5	1914	1779	1544	3458	436	1377	873	1410	772	470	839	571	537	806	470	571	470	403	302	638	302	671	20614
6	4182	1726	797	3286	1361	465	1527	1958	299	1195	1095	797	896	1427	1361	830	1095	531	431	1460	631	697	28046
7	3132	1617	1179	2728	842	1617	438	1381	404	1044	303	168	842	573	1280	1010	909	573	539	573	741	505	22399
8	4403	3697	1277	2622	1378	1916	1479	134	1311	639	706	303	1378	672	571	1076	437	370	840	403	101	336	26050
9	3052	1261	299	1924	796	332	431	1327	299	1261	232	896	531	365	630	863	332	531	299	431	166	299	16554
10	4367	3023	1108	2015	437	1209	1176	806	1276	571	1108	1008	672	705	638	1041	537	437	638	1041	168	369	24352
11	2206	922	428	1942	856	1020	296	593	198	1119	263	1317	691	296	922	625	494	395	296	593	494	198	16163
12	2878	992	794	2018	595	761	198	298	959	959	1356	728	1422	1555	695	926	463	364	695	463	529	265	19913
13	2220	2085	706	2489	639	975	908	1345	572	673	404	1514	471	1144	370	1009	538	605	336	437	639	538	20619
14	4033	3125	1075	2655	840	1311	571	605	336	706	336	1613	1075	269	975	773	403	672	571	1277	1176	706	25103
15	1863	2262	566	1830	466	1663	1231	566	632	632	865	566	366	1098	399	1331	499	233	599	566	432	466	19129
16	5036	3592	907	3122	571	739	839	974	839	1041	571	974	974	907	1410	403	1242	1041	470	604	806	571	27631
17	1632	1432	899	2065	433	1099	933	500	400	533	533	433	566	466	466	1432	433	933	400	333	766	333	17018
18	2645	860	463	1422	397	397	562	364	496	496	364	430	595	661	231	1025	893	331	1190	264	529	793	15406
19	3597	2286	605	1479	235	370	538	538	370	672	303	740	471	504	571	538	571	1109	370	941	672	235	17716
20	3964	1499	466	2298	766	1432	600	200	466	999	533	500	400	1299	400	533	300	366	1033	733	1599	366	20752
21	1629	864	366	1563	299	632	798	133	166	233	499	565	532	1031	532	765	765	598	665	1430	598	1164	15826
22	2222	741	909	1987	673	842	539	438	370	404	269	471	572	842	539	606	337	707	404	370	1381	572	16197
TOTAL	69374	43847	24983	55452	20978	28279	22251	25837	16836	24064	16110	20322	20739	24708	19168	27723	16958	15626	17717	20900	16057	14716	562645

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kota Kediri, 2022

Berdasarkan OD matrik asal tujuan perjalanan orang per hari diketahui bahwa jumlah perjalanan di zona internal Kota Kediri dengan perjalanan internal – internal yang diperoleh dari survei wawancara rumah tangga sebesar 562.645 perjalanan orang per hari.

### 5.3 Analisa Karakteristik Wisatawan

#### 5.3.1 Perhitungan Pengambilan Sampel Wawancara Wisatawan

Sebelum dilakukan analisa lebih lanjut dari hasil penelitian, sebelumnya dilakukan perhitungan sampel wawancara terlebih dahulu. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi bertujuan untuk mendapatkan obyek penelitian dengan jumlah relative lebih sedikit dibandingkan dengan jumlah populasi sehingga sampel yang diambil dianggap mampu mewakili seluruh populasi. Dalam penelitian ini, penulis mendapatkan jumlah sampel karakteristik wisatawan menggunakan Rumus Slovin dengan Teknik pengumpulan data observasi dan wawancara.

Jumlah sampel wisatawan berdasarkan data sekunder yang didapat yaitu data jumlah wisatawan pada tahun 2019 yang terdapat pada 4 lokasi obyek wisata di Kota Kediri yaitu, Goa Selomangleng, Kelenteng Tjoe Hwie Kiong, Tenun Ikat Bandar Kidul, dan Pemandian Pagora. Keempat obyek daya tarik wisata dini dijadikan sebagai populasi. Hal ini dikarenakan jumlah wisatawan pada tahun 2021 mengalami penurunan sebagai dampak dari larangan dan pembatasan yang dilakukan oleh pemerintah dalam rangka penanganan pandemi Covid-19. Perhitungan pada pengambilan sampel wawancara menggunakan rumus slovin dengan  $t_u$ =tingkat kesalahan atau *factor error* sebesar 5%, maka didapatkan perhitungan

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

*Sumber: Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D, 2019*

Keterangan :

n = Jumlah Sampel

e = Factor Error (%)

N = Jumlah Populasi

Hasil perhitungan yang diperoleh menggunakan rumus slovin merupakan jumlah sampel dari keseluruhan lokasi wisata. Untuk mengetahui kebutuhan sampel pada masing-masing lokasi wisata yaitu dengan cara mengalikan persentase yang didapat dari perhitungan rumus slovin. Data jumlah sampel wawancara wisatawan dapat dilihat pada tabel V.2

**Tabel V.2** Jumlah Sampel Wawancara Wisatawan

No	Obyek Daya Tarik Wisata	Rata-Rata Per Hari	Proporsi	Sampel	Pembulatan	Rumus Slovin
1	Goa Selomangleng	131	33%	98.68	99	<b><math>N/(1+(N \times E^2))</math></b>
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	
<b>Total</b>						
<b>Sampel</b>		56	100%	308.36	308	

Sumber: Hasil Analisa, 2022

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.

### 5.3.2 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Asal Daerah

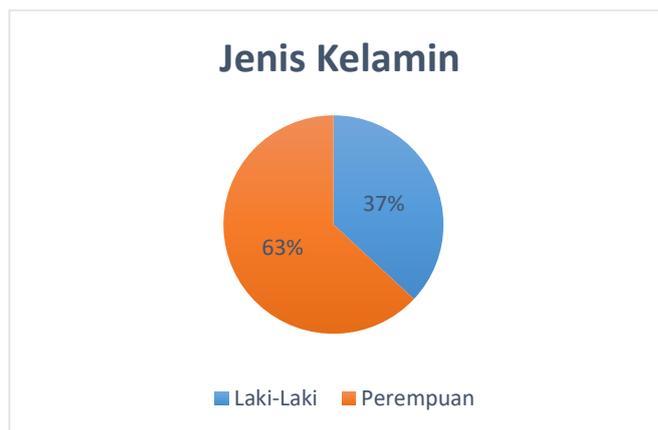


*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

**Gambar V.1** Asal Daerah Wisatawan

Berdasarkan hasil wawancara wisatawan yang dilakukan dapat dilihat pada gambar diagram tersebut menunjukkan data asal daerah wisatawan di Kota Kediri, dari data yang diperoleh dapat diketahui bahwa wisatawan yang berkunjung ke lokasi wisata Kota Kediri didominasi oleh wisatawan dari luar Kota Kediri yaitu sebanyak 69% atau 213 wisatawan hal ini didasari oleh Kota Kediri yang merupakan kota perlintasan yang banyak dilalui oleh masyarakat dari luar kota. Sedangkan wisatawan yang berasal dari dalam Kota Kediri yaitu sebanyak 31 % atau sejumlah 95 wisatawan.

### 5.3.3 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Jenis Kelamin

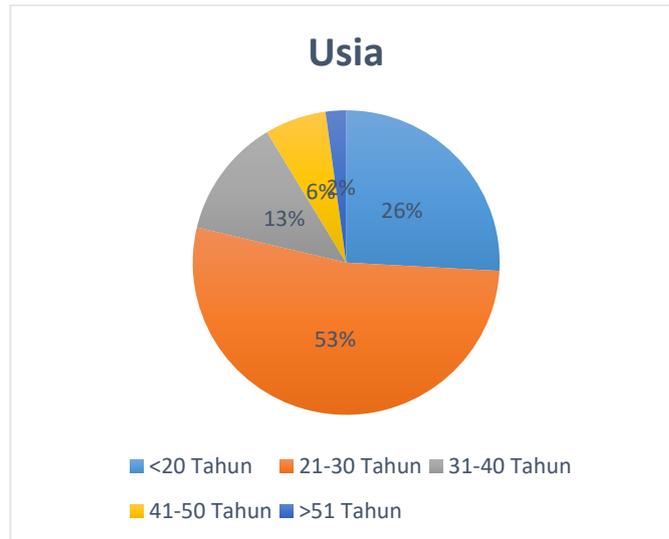


*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

**Gambar V.2** Jenis Kelamin Wisatawan

Berdasarkan hasil wawancara wisatawan yang telah dilakukan dapat dilihat pada gambar diagram bahwa wisatawan yang datang ke lokasi wisata Kota Kediri didominasi oleh wisatawan berjenis kelamin perempuan sebesar 63% atau 194 wisatawan sedangkan jumlah pengunjung berjenis kelamin laki-laki sebesar 37% atau sejumlah 114 wisatawan.

#### 5.3.4 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Usia

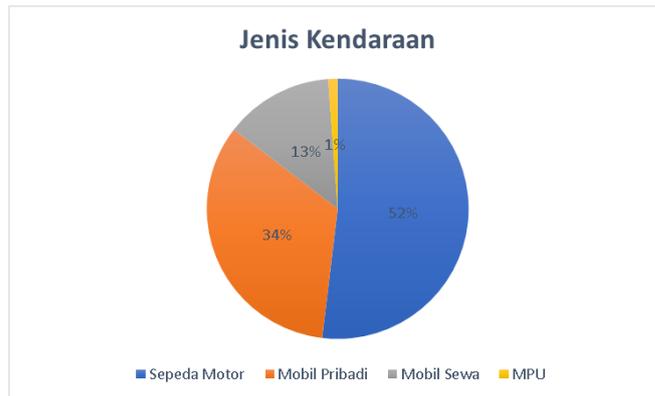


*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

**Gambar V.3** Usia Wisatawan

Berdasarkan hasil wawancara wisatawan yang telah dilakukan dapat dilihat pada gambar diagram tersebut menunjukkan data usia wisatawan Kota Kediri, dengan komposisi umur wisatawan yang paling banyak pada umur antara 21-30 tahun yaitu sebesar 53 % atau 163 wisatawan. Sedangkan kategori umur yang paling sedikit pada umur > 51 tahun yaitu sebesar 3 % atau 9 wisatawan.

### 5.3.5 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Jenis Kendaraan Yang Digunakan

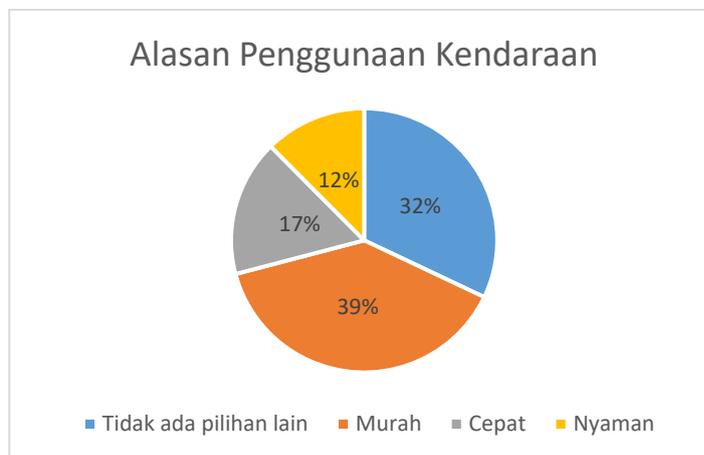


Sumber: Hasil Analisa, 2022

**Gambar V.4** Jenis Kendaraan Wisatawan

Berdasarkan hasil wawancara wisatawan yang telah dilakukan dapat dilihat pada gambar diagram tersebut menunjukkan data jenis kendaraan wisatawan Kota Kediri, dengan jenis kendaraan yang digunakan paling banyak menggunakan sepeda motor yaitu sebesar 52% atau 148 kendaraan. Sedangkan jenis kendaraan yang digunakan paling sedikit digunakan adalah MPU yaitu sebesar 1% atau 12 kendaraan.

### 5.3.6 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Alasan Penggunaan Kendaraan



Sumber: Hasil Analisa, 2022

**Gambar V.5** Alasan Penggunaan Kendaraan Wisatawan

Berdasarkan hasil wawancara wisatawan yang telah dilakukan dapat dilihat pada gambar diagram tersebut menunjukkan data alasan penggunaan moda kendaraan wisatawan Kota Kediri, dengan alasan murah merupakan alasan wisatawan

memilih penggunaan kendaraan terbanyak yaitu sebesar 39 % atau 120 wisatawan. Sedangkan alasan penggunaan jenis kendaraan paling sedikit adalah nyaman yaitu sebesar 12 % atau 37

### 5.3.7 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Kesiediaan Berpindah Moda Ke Angkutan Pariwisata

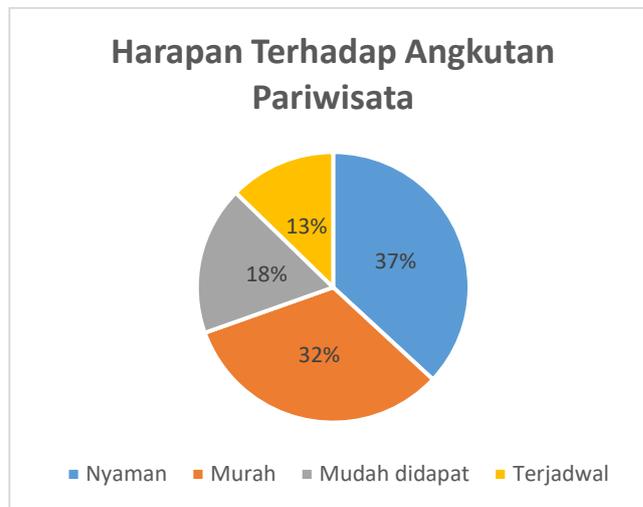


*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

**Gambar V.6** Kesiediaan Berpindah Moda Wisatawan

Berdasarkan hasil wawancara wisatawan yang telah dilakukan dapat dilihat pada gambar diagram tersebut menunjukkan data kesediaan wisatawan berpindah moda ke angkutan pariwisata Kota Kediri, dengan wisatawan setuju untuk kesediaan wisatawan berpindah moda paling banyak yaitu sebesar 98% wisatawan. Sedangkan wisatawan tidak setuju untuk kesediaan berpindah moda paling sedikit yaitu sebesar 2% wisatawan.

### 5.3.8 Analisa Karakteristik Wisatawan Berdasarkan Harapan Terhadap Angkutan Pariwisata



*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

**Gambar V.7** Harapan Terhadap Angkutan Pariwisata

Berdasarkan hasil wawancara wisatawan yang telah dilakukan dapat dilihat pada gambar diagram tersebut menunjukkan data harapan wisatawan terhadap angkutan pariwisata Kota Kediri, terkait harapan wisatawan terhadap angkutan pariwisata paling banyak yaitu wisatawan mengharapkan angkutan pariwisata tersebut nyaman yaitu sebesar 37% atau 114 wisatawan. Sedangkan harapan wisatawan terhadap angkutan pariwisata paling sedikit yaitu wisatawan mengharapkan angkutan pariwisata tersebut mudah didapat yaitu sebesar 13 % atau 40 wisatawan

## 5.4 Analisa Permintaan

### 5.4.1 Analisa Permintaan Aktual

Permintaan aktual adalah wisatawan yang sudah melakukan perjalanan dan berkunjung ke obyek daya tarik wisata di Kota Kediri. Data jumlah permintaan actual dapat dilihat pada tabel V.3

**Tabel V. 3** Matriks OD Permintaan Aktual Wisatawan

OD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	TOTAL
1	15	36	42	72	19	45	31	42	30	44	23	30	23	35	17	50	16	25	34	36	15	16	698
2	34	4	28	40	19	15	17	37	13	29	9	10	21	34	22	34	17	8	21	16	9	6	446
3	29	25	5	29	16	6	8	13	3	12	5	11	8	9	8	9	8	6	6	10	4	12	241
4	66	35	31	4	36	35	27	31	20	19	18	16	25	22	20	30	22	15	15	21	16	22	546
5	19	18	15	35	4	14	9	14	8	5	8	6	5	8	5	6	5	4	3	6	3	7	206
6	42	17	8	33	14	5	15	20	3	12	11	8	9	14	14	8	11	5	4	15	6	7	280
7	31	16	12	27	8	16	4	14	4	10	3	2	8	6	13	10	9	6	5	6	7	5	224
8	44	37	13	26	14	19	15	1	13	6	7	3	14	7	6	11	4	4	8	4	1	3	260
9	31	13	3	19	8	3	4	13	3	13	2	9	5	4	6	9	3	5	3	4	2	3	166
10	44	30	11	20	4	12	12	8	13	6	11	10	7	7	6	10	5	4	6	10	2	4	244
11	22	9	4	19	9	10	3	6	2	11	3	13	7	3	9	6	5	4	3	6	5	2	162
12	29	10	8	20	6	8	2	3	10	10	14	7	14	16	7	9	5	4	7	5	5	3	199
13	22	21	7	25	6	10	9	13	6	7	4	15	5	11	4	10	5	6	3	4	6	5	206
14	40	31	11	27	8	13	6	6	3	7	3	16	11	3	10	8	4	7	6	13	12	7	251
15	19	23	6	18	5	17	12	6	6	6	9	6	4	11	4	13	5	2	6	6	4	5	191
16	50	36	9	31	6	7	8	10	8	10	6	10	10	9	14	4	12	10	5	6	8	6	276
17	16	14	9	21	4	11	9	5	4	5	5	4	6	5	5	14	4	9	4	3	8	3	170
18	26	9	5	14	4	4	6	4	5	5	4	4	6	7	2	10	9	3	12	3	5	8	154
19	36	23	6	15	2	4	5	5	4	7	3	7	5	5	6	5	6	11	4	9	7	2	177
20	40	15	5	23	8	14	6	2	5	10	5	5	4	13	4	5	3	4	10	7	16	4	208
21	16	9	4	16	3	6	8	1	2	2	5	6	5	10	5	8	8	6	7	14	6	12	158
22	22	7	9	20	7	8	5	4	4	4	3	5	6	8	5	6	3	7	4	4	14	6	162
TOTAL	694	438	250	555	210	283	223	258	168	241	161	203	207	247	192	277	170	156	177	209	161	147	5626

Sumber: Hasil Analisa, 2022

#### 5.4.2 Analisa Permintaan Potensial

Permintaan potensial didapatkan dari jumlah wisatawan yang berpotensi datang Kembali menggunakan angkutan pariwisata yang akan direncanakan untuk mengakomodir jumlah wisatawan. Berikut merupakan hasil peramalan jumlah kunjungan wisatawan obyek daya tarik wisata di Kota Kediri pada tahun 2025 menggunakan *compounding factor* dengan rumus

$$PT = PO (1 + i)^n$$

*Sumber: Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D, 2019*

Keterangan:

- PT = Tahun Rencana
- PO = Tahun Dasar
- i = Tingkat Pertumbuhan
- n = Selisih tahun

**Tabel V.** Matrik Asal Tujuan Penggunaan Angkutan Umum saat ini

Zona Yang Dilayani	1	5	8	16	Jumlah
1	15	19	42	50	126
5	19	4	14	6	43
8	44	14	1	11	70
16	50	6	10	4	70
Jumlah	128	43	67	71	309

*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

**Tabel V.4** Matriks OD Kesiediaan Berpindah dari Kendaraan Pribadi ke Angkutan Priwisata

ZONA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	TOTAL
1	30	73	84	144	37	91	63	84	60	88	46	60	47	71	35	100	32	50	69	71	29	33	1397
2	68	7	56	80	39	30	34	73	27	58	18	21	42	68	45	68	34	17	42	32	17	13	892
3	57	51	10	59	31	12	16	27	7	23	10	21	15	18	15	19	15	11	11	21	8	24	482
4	132	71	62	8	71	69	54	62	40	38	36	32	51	44	39	60	44	30	30	42	32	43	1092
5	38	36	31	69	9	28	17	28	15	9	17	11	11	16	9	11	9	8	6	13	6	13	412
6	84	35	16	66	27	9	31	39	6	24	22	16	18	29	27	17	22	11	9	29	13	14	561
7	63	32	24	55	17	32	9	28	8	21	6	3	17	11	26	20	18	11	11	11	15	10	448
8	88	74	26	52	28	38	30	3	26	13	14	6	28	13	11	22	9	7	17	8	2	7	521
9	61	25	6	38	16	7	9	27	6	25	5	18	11	7	13	17	7	11	6	9	3	6	331
10	87	60	22	40	9	24	24	16	26	11	22	20	13	14	13	21	11	9	13	21	3	7	487
11	44	18	9	39	17	20	6	12	4	22	5	26	14	6	18	13	10	8	6	12	10	4	323
12	58	20	16	40	12	15	4	6	19	19	27	15	28	31	14	19	9	7	14	9	11	5	398
13	44	42	14	50	13	20	18	27	11	13	8	30	9	23	7	20	11	12	7	9	13	11	412
14	81	63	22	53	17	26	11	12	7	14	7	32	22	5	20	15	8	13	11	26	24	14	502
15	37	45	11	37	9	33	25	11	13	13	17	11	7	22	8	27	10	5	12	11	9	9	383
16	101	72	18	62	11	15	17	19	17	21	11	19	19	18	28	8	25	21	9	12	16	11	553
17	33	29	18	41	9	22	19	10	8	11	11	9	11	9	9	29	9	19	8	7	15	7	340
18	53	17	9	28	8	8	11	7	10	10	7	9	12	13	5	21	18	7	24	5	11	16	308
19	72	46	12	30	5	7	11	11	7	13	6	15	9	10	11	11	11	22	7	19	13	5	354
20	79	30	9	46	15	29	12	4	9	20	11	10	8	26	8	11	6	7	21	15	32	7	415
21	33	17	7	31	6	13	16	3	3	5	10	11	11	21	11	15	15	12	13	29	12	23	317
22	44	15	18	40	13	17	11	9	7	8	5	9	11	17	11	12	7	14	8	7	28	11	324
TOTAL	1387	877	500	1109	420	566	445	517	337	481	322	407	415	494	383	554	339	313	354	418	321	294	11253

Sumber: Hasil Analisa, 2022

Berdasarkan matrik OD tersebut dapat diketahui bahwa pengguna kendaraan pribadi yang bersedia pindah ke angkutan pariwisata adalah sejumlah 11.253 orang. Setelah potensi minat pindah diketahui maka selanjutnya dapat dicari demand potensialnya yaitu dengan cara melakukan penjumlahan terhadap demand actual dengan minat pindah masyarakat Kota Kediri ke angkutan pariwisata.

**Tabel V.5** Matriks OD Demand Potensial

ZONA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	TOTAL
1	45	109	125	216	56	136	94	125	90	132	69	90	70	106	52	150	48	75	103	107	44	49	2095
2	103	11	85	120	58	45	50	110	40	88	27	31	63	103	67	103	50	25	63	48	26	19	1337
3	86	76	15	88	47	18	24	40	10	35	15	32	23	27	23	28	23	17	17	31	12	36	723
4	198	106	93	12	107	104	81	93	60	58	55	49	76	67	59	90	66	45	45	64	47	65	1638
5	57	53	46	104	13	41	26	42	23	14	25	17	16	24	14	17	14	12	9	19	9	20	618
6	125	52	24	99	41	14	46	59	9	36	33	24	27	43	41	25	33	16	13	44	19	21	841
7	94	49	35	82	25	49	13	41	12	31	9	5	25	17	38	30	27	17	16	17	22	15	672
8	132	111	38	79	41	57	44	4	39	19	21	9	41	20	17	32	13	11	25	12	3	10	781
9	92	38	9	58	24	10	13	40	9	38	7	27	16	11	19	26	10	16	9	13	5	9	497
10	131	91	33	60	13	36	35	24	38	17	33	30	20	21	19	31	16	13	19	31	5	11	731
11	66	28	13	58	26	31	9	18	6	34	8	40	21	9	28	19	15	12	9	18	15	6	485
12	86	30	24	61	18	23	6	9	29	29	41	22	43	47	21	28	14	11	21	14	16	8	597
13	67	63	21	75	19	29	27	40	17	20	12	45	14	34	11	30	16	18	10	13	19	16	619
14	121	94	32	80	25	39	17	18	10	21	10	48	32	8	29	23	12	20	17	38	35	21	753
15	56	68	17	55	14	50	37	17	19	19	26	17	11	33	12	40	15	7	18	17	13	14	574
16	151	108	27	94	17	22	25	29	25	31	17	29	29	27	42	12	37	31	14	18	24	17	829
17	49	43	27	62	13	33	28	15	12	16	16	13	17	14	14	43	13	28	12	10	23	10	511
18	79	26	14	43	12	12	17	11	15	15	11	13	18	20	7	31	27	10	36	8	16	24	462
19	108	69	18	44	7	11	16	16	11	20	9	22	14	15	17	16	17	33	11	28	20	7	531
20	119	45	14	69	23	43	18	6	14	30	16	15	12	39	12	16	9	11	31	22	48	11	623
21	49	26	11	47	9	19	24	4	5	7	15	17	16	31	16	23	23	18	20	43	18	35	475
22	67	22	27	60	20	25	16	13	11	12	8	14	17	25	16	18	10	21	12	11	41	17	486
TOTAL	2081	1315	749	1664	629	848	668	775	505	722	483	610	622	741	575	832	509	469	531	627	482	441	16879

Sumber: Hasil Analisa, 2022

Berdasarkan perhitungan tersebut diketahui bahwa jumlah permintaan potensial (*demand potensial*) masyarakat Kota Kediri adalah 16.879 jiwa.

**Tabel. V.6** Matriks asal Tujuan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Kota Kediri

Zona Yang Dilayani	1	5	8	16	Jumlah
1	0	205	311	219	735
5	569	0	457	341	1367
8	761	321	0	347	1429
16	487	451	399	0	1337
Jumlah	1817	977	1167	907	4868

Sumber: Hasil Analisa, 2022

Berdasarkan matrik asal tujuan penggunaan kendaraan pribadi di Kota Kediri yaitu sejumlah 4.868 perjalanan. Diketahui bahwa minat pindah masyarakat kota kediri adalah 98% sehingga untuk mengetahui demand potensial yaitu dengan cara:

$$\begin{aligned} \text{Demand Potensial} &= \text{perjalanan zona 1 ke zona 2} \times \text{minat pindah} \\ &= 205 \times 98\% \\ &= 200 \text{ perjalanan orang/hari} \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan diketahui demand potensial yaitu jumlah permintaan terhadap angkutan pariwisata yang ada di Kota Kediri

**Tabel V.7** Demand Potensial Angkutan Pariwisata

Zona Yang Dilayani	1	5	8	16	Jumlah
1	0	201	305	215	720
5	558	0	448	334	1340
8	746	315	0	340	1400
16	477	442	391	0	1310
Jumlah	1781	957	1144	889	4771

Sumber: Hasil Analisa, 2022

**Tabel V.8** Jumlah wisatawan

<b>No</b>	<b>Obyek Daya Tarik Wisata</b>	<b>Jumlah Wisatawan</b>			
		<b>Per Tahun</b>	<b>Per Bulan</b>	<b>Per Minggu</b>	<b>Per hari</b>
<b>1</b>	<b>Goa Selomangleng</b>	89446	7454	1720	246
<b>2</b>	<b>Kelenteng Tjoe Hwie Kiong</b>	77546	6462	1491	213
<b>3</b>	<b>Kerajinan Tenun Ikat Bandar Kidul</b>	18931	1578	364	52
<b>4</b>	<b>Pemandian Pagora</b>	46472	3873	894	128
<b>Total</b>		<b>187990</b>	<b>15666</b>	<b>3615</b>	<b>516</b>

*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

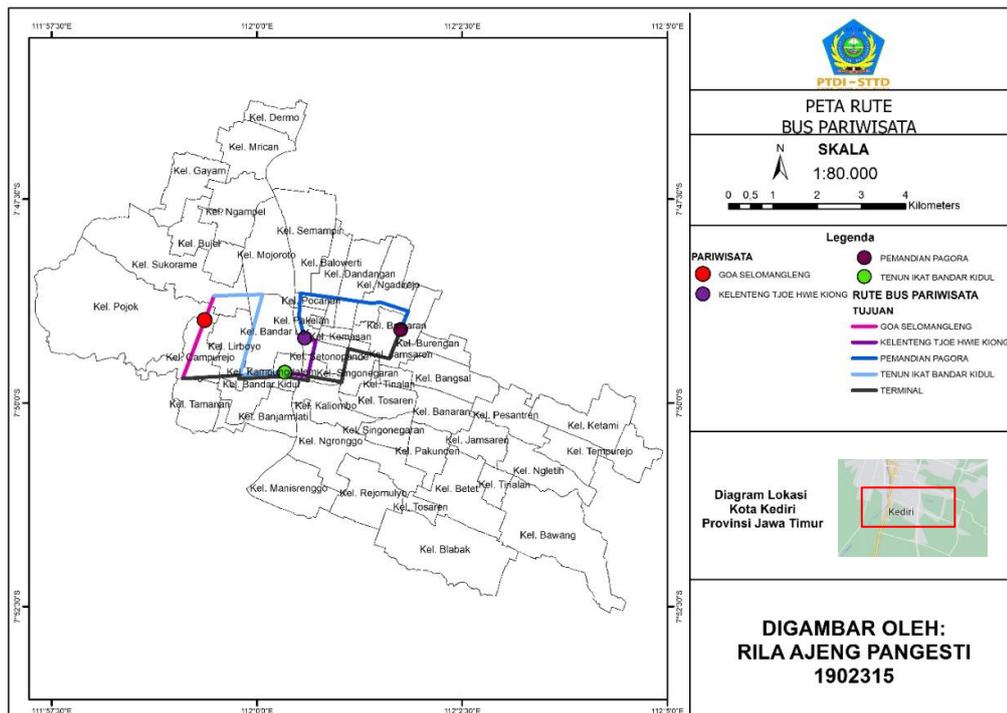
## 5.5 Analisa Rencana Rute

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. Berikut tabel jarak masing-masing tempat wisata di Kota Kediri:

**Tabel V.5** Jarak Antar Tempat Wisata

No	Obyek Wisata	Jarak (Km)
1	Terminal Tamanan-Goa Selomangleng	4
2	Goa Selomangleng-Tenun Ikat Bandar Kidul	6.1
3	Tenun Ikat Bandar Kidul-Kelenteng Tjoe Hwie Kiong	2.3
4	Kelenteng Tjoe Hwie Kiong-Pemandian Pagora	3.4

*Sumber: Hasil Analisa, 2022*



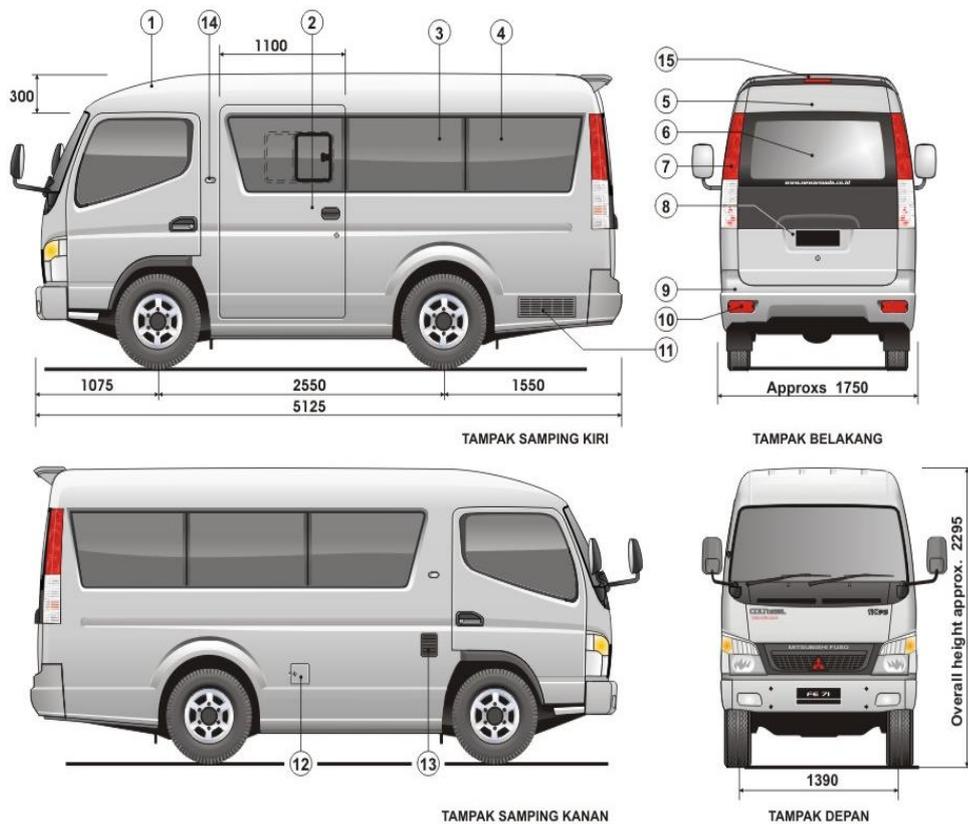
Sumber: Hasil Analisa, 2022

**Gambar V.8** Peta Rute Angkutan Pariwisata Kota Kediri

## 5.6 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.





Sumber: Hasil Analisa, 2022

**Gambar V.9** Desain Kendaraan Angkutan Pariwisata

**Tabel V.6** Keterangan Gambar Kendaraan

No	Keterangan Eksterior
1	Roof Naik
2	Pintu Samping LH (NH)
3	Kaca Samping R/L
4	Jenis Kaca
5	Pintu Belakang
6	Kaca Belakang
7	Stoplamp
8	Plat Nomor
9	Bumper Belakang
10	Lampu Bumper Belakang
11	Kisi Kisi Kondensor AC
12	Bagasi Aki

No	Keterangan Eksterior
13	Air Scoop
14	Lampu Pilar B
15	Spoiler Belakang

Sumber: Hasil Analisa, 2022

## 5.7 Analisa Sistem Operasional

Pada sistem operasional angkutan pariwisata di Kota Kediri terdapat satu sistem operasional (rute).

### 5.7.1 Faktor Muat (*Load Factor*)

Factor muat merupakan rasioperbandingan 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.

### 5.7.2 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:

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

Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum

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

$$Waktu Tempuh = \frac{15,8}{30} \times 60$$

Waktu Tempuh: 31,6 Menit

### 5.7.3 Waktu Sirkulasi (Round Trip Time)

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

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

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 perjalaaan 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

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.

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

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

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

$$CT\ ABCDEA = 46\ Menit$$

#### 5.7.4 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:

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

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum*

Angkutan Pariwisata Rute rencana

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

$$JR = 10$$

Jumlah Rit : 10 Rit

#### 5.7.5 Waktu Antar Kendaraan (*Headway*)

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

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

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum*

Headway Angkutan Pariwisata

Headway Permintaan Aktual

$$H = \frac{60 \cdot 15,70\%}{49}$$

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

Headway Permintaan Potensial

$$H = \frac{60 \cdot 15,70\%}{64}$$

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

#### 5.7.6 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:

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

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum*

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

### V.6.7 Jumlah Kebutuhan Armada

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

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

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum*

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

### 5.7.7 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.

1. Angkutan Pariwisata

a. Jadwal Operasi Angkutan Pariwisata Permintaan Aktual

Jumlah Angkutan Pariwisata	= 4 Kendaraan
Jam Operasi	= 480 Menit / 8 Jam
Kecepatan	= 30 Km/Jam
<i>Headway</i>	= 13 Menit
<i>Frekuensi</i>	= 5 Kendaraan / Jam
<i>Lay Over Time</i> Titik Awal	= 3 Menit
<i>Lay Over Time</i> Titik Akhir	= 3 Menit
<i>Lay Over Time</i> Titik Tengah 1	= 9 Menit
<i>Lay Over Time</i> Titik Tengah 2	= 9 Menit
<i>Round Trip Time</i>	= 46 Menit

Data jadwal operasi angkutan pariwisata permintaan aktual dapat dilihat pada tabel V. 7.

**Tabel V.0.7** Jadwal Operasi Angkutan Permintaan Aktual

Angkutan Pariwisata	Terminal Tamanan		Goa Selomangleng	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
Kendaraan 1	8:00	8:03	8:43	8:46
Kendaraan 2	8:13	8:16	8:56	8:59
Kendaraan 3	8:26	8:29	9:09	9:12
Kendaraan 4	8:39	8:42	9:22	9:25
Kendaraan 1	8:52	8:55	9:35	9:38
Kendaraan 2	9:05	9:08	9:48	9:51
Kendaraan 3	9:18	9:21	10:01	10:04
Kendaraan 4	9:31	9:34	10:14	10:17
Kendaraan 1	9:44	9:47	10:27	10:30
Kendaraan 2	9:57	10:00	10:40	10:43
Kendaraan 3	10:10	10:13	10:53	10:56
Kendaraan 4	10:23	10:26	11:06	11:09

Angkutan Pariwisata	Terminal Tamanan		Goa Selomangleng	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
Kendaraan 1	10:36	10:39	11:19	11:22
Kendaraan 2	10:49	10:52	11:32	11:35
Kendaraan 3	11:02	11:05	11:45	11:48
Kendaraan 4	11:15	11:18	11:58	12:01
Kendaraan 1	11:28	11:31	12:11	12:14
Kendaraan 2	11:41	11:44	12:24	12:27
Kendaraan 3	11:54	11:57	12:37	12:40
Kendaraan 4	12:07	12:10	12:50	12:53
Kendaraan 1	12:20	12:23	13:03	13:06
Kendaraan 2	12:33	12:36	13:16	13:19
Kendaraan 3	12:46	12:49	13:29	13:32
Kendaraan 4	12:59	13:02	13:42	13:45
Kendaraan 1	13:12	13:15	13:55	13:58
Kendaraan 2	13:25	13:28	14:08	14:11
Kendaraan 3	13:38	13:41	14:21	14:24
Kendaraan 4	13:51	13:54	14:34	14:37
Kendaraan 1	14:04	14:07	14:47	14:50
Kendaraan 2	14:17	14:20	15:00	15:03
Kendaraan 3	14:30	14:33	15:13	15:16
Kendaraan 4	14:43	14:46	15:26	15:29
Kendaraan 1	14:56	14:59	15:39	15:42
Kendaraan 2	15:09	15:12	15:52	15:55
Kendaraan 3	15:22	15:25	16:05	16:08

*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

b. Jadwal Operasi Angkutan Pariwisata Permintaan Potensial

Jumlah Angkutan Pariwisata	= 5 Kendaraan
Jam Operasi	= 480 Menit / 8 Jam
Kecepatan	= 30 Km/Jam
<i>Headway</i>	= 10 Menit
<i>Frekuensi</i>	= 6 Kendaraan / Jam

<i>Lay Over Time</i> Titik Awal	= 3 Menit
<i>Lay Over Time</i> Titik Akhir	= 3 Menit
<i>Lay Over Time</i> Titik Tengah 1	= 9 Menit
<i>Lay Over Time</i> Titik Tengah 2	= 9 Menit
<i>Round Trip Time</i>	= 46 Menit

Data jadwal operasi angkutan pariwisata permintaan aktual dapat dilihat pada tabel V. 8

**Tabel V.8** Jadwal Operasi Angkutan Permintaan Aktual

Rute Angkutan Pariwisata	Terminal Tamanan		Goa Selomangleng	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
Kendaraan 1	8:00	8:03	8:43	8:46
Kendaraan 2	8:10	8:13	8:53	8:56
Kendaraan 3	8:20	8:23	9:03	9:06
Kendaraan 4	8:30	8:33	9:13	9:16
Kendaraan 5	8:40	8:43	9:23	9:26
Kendaraan 1	8:50	8:53	9:33	9:36
Kendaraan 2	9:00	9:03	9:43	9:46
Kendaraan 3	9:10	9:13	9:53	9:56
Kendaraan 4	9:20	9:23	10:03	10:06
Kendaraan 5	9:30	9:33	10:13	10:16
Kendaraan 1	9:40	9:43	10:23	10:26
Kendaraan 2	9:50	9:53	10:33	10:36
Kendaraan 3	10:00	10:03	10:43	10:46
Kendaraan 4	10:10	10:13	10:53	10:56
Kendaraan 5	10:20	10:23	11:03	11:06
Kendaraan 1	10:30	10:33	11:13	11:16
Kendaraan 2	10:40	10:43	11:23	11:26
Kendaraan 3	10:50	10:53	11:33	11:36
Kendaraan 4	11:00	11:03	11:43	11:46
Kendaraan 5	11:10	11:13	11:53	11:56

Angkutan Pariwisata	Terminal Tamanan		Goa Selomangleng	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
Kendaraan 1	11:20	11:23	12:03	12:06
Kendaraan 2	11:30	11:33	12:13	12:16
Kendaraan 3	11:40	11:43	12:23	12:26
Kendaraan 4	11:50	11:53	12:33	12:36
Kendaraan 5	12:00	12:03	12:43	12:46
Kendaraan 1	12:10	12:13	12:53	12:56
Kendaraan 2	12:20	12:23	13:03	13:06
Kendaraan 3	12:30	12:33	13:13	13:16
Kendaraan 4	12:40	12:43	13:23	13:26
Kendaraan 5	12:50	12:53	13:33	13:36
Kendaraan 1	13:00	13:03	13:43	13:46
Kendaraan 2	13:10	13:13	13:53	13:56
Kendaraan 3	13:23	13:26	14:06	14:09
Kendaraan 4	13:33	13:36	14:16	14:19
Kendaraan 5	13:43	13:46	14:26	14:29
Kendaraan 1	13:53	13:56	14:36	14:39
Kendaraan 2	14:06	14:09	14:49	14:52
Kendaraan 3	14:19	14:22	15:02	15:05
Kendaraan 4	14:32	14:35	15:15	15:18
Kendaraan 5	14:45	14:48	15:28	15:31
Kendaraan 1	14:58	15:01	15:41	15:44
Kendaraan 2	15:11	15:14	15:54	15:57
Kendaraan 3	15:24	15:27	16:07	16:10

*Sumber: Hasil analisa, 2022*

## 5.8 Analisa Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dibuat dengan tujuan untuk menghitung biaya yang dikeluarkan oleh operator dalam produksi jasa angkutan pariwisata. Dalam menghitung Biaya Operasional Kendaraan (BOK) diperlukan data tentang suku cadang atau komponen yang diperoleh dari hasil analisa terhadap biaya komponen kendaraan yang berlaku.

Saat menghitung biaya operasional kendaraan, ada banyak faktor yang harus diperhitungkan. Diantaranya, biaya operasional kendaraan dapat dibedakan menjadi dua jenis, yaitu:

1. Biaya langsung adalah biaya yang berkaitan langsung dengan kegiatan operasional pengangkutan, yaitu biaya yang harus dikeluarkan selama pengoperasian kendaraan;
2. Biaya tidak langsung adalah biaya yang tidak dikeluarkan secara langsung dan harus dikeluarkan walaupun kendaraan tidak beroperasi.

Dua komponen biaya langsung dan tidak langsung terdiri dari biaya tetap dan biaya tidak tetap, masing-masing. Data asumsi perhitungan BOK berdasarkan SK Dirjen Perhubdat Nomor 687 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum dapat dilihat pada tabel V. 9

**Tabel V.9** Asumsi Perhitungan BOK Berdasarkan SK Dirjen Perhubdat Nomor 687 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum

NO	Uraian	Satuan	Kendaraan				
			Bus Besar		Bus Sedang	Bus Kecil	MPU
			Bus DD	Bus SD			
1	Masa Penyusutan kendaraan	Th	5	5	5	5	5
2	Jarak tempuh rata-rata	Km/Hr	250	250	250	250	250
3	Bahan bakar minyak	Km/Lt	2	3.6-3	5	7.5-9	7.5-9
4	Jarak tempuh ganti ban	Km	2400 0	2100 0	20000	25000	2500 0
5	Ratio pengemudi/bus	org/kend	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02

NO	Uraian	Satuan	Kendaraan				
			Bus Besar		Bus Sedang	Bus Kecil	MPU
			Bus DD	Bus SD			
6	Ratio kondektur/bus	org/kend	1.02	1.02	1.02	-	-
7	Jarak tempuh antar service kecil	Km	5000	5000	4000	4000	4000
8	Suku cadang/service besar	Km	1000 0	1000 0	10000	12000	1200 0
9	Penggantian minyak motor	Km	4000	4000	4000	3500	3500
10	penggantian minyak rem	Km	8000	8000	8000	12000	1200 0
11	Penggantian gemuk	km/kg	3000	3000	3000	4000	4000
12	Penggantian garden	Km	1200 0	1200 0	12000	12000	1200 0
13	Penggantian minyak perseneling	Km	1200 0	1200 0	12000	12000	1200 0
14	Hari jalan siap operasi	Hr/th	365	365	365	365	365
15	SO:SGO	%	80	80	80	80	80
16	Nilai residu	%	20	20	20	-	-

*Sumber: SK Dirjendat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum*

### 5.8.1 Produksi Angkutan Pariwisata

Berikut ini merupakan tabel produksi angkutan pariwisata berdasarkan operasional pelayanan angkutan wisata untuk mengetahui biaya kendaraan. Data produksi angkutan pariwisata dapat dilihat pada tabel V.10.

**Tabel V.10** Produksi Angkutan Pariwisata

<b>Produksi per Bus</b>	<b>Nilai</b>	<b>Satuan</b>
Km-tempuh/rit	15,8	Km
Km tempuh/hari	158	Km
Frekuensi per Hari	10	Trip
Frekuensi per Bulan	280	Trip
Hari operasi/bulan	28	Hari
Hari operasi/tahun	336	Hari
Km tempuh/bulan	4424	Km
Km tempuh/tahun	53088	Km
Seat-km per rit	237	Seat-Hari
Seat-km per hari	2370	Seat-Hari
Seat-km per bulan	66360	Seat-Hari
Seat-km per tahun (PST)	796320	Seat-Hari

*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

### 5.8.2 Harga Komponen Kendaraan

Berikut merupakan harga komponen kendaraan yang digunakan dalam perhitungan biaya operasional pada angkutan pariwisata di Kota Kediri. Data harga komponen kendaraan dapat dilihat pada tabel V.11

**Tabel V.11** Harga Komponen Kendaraan

<b>No</b>	<b>Daftar Komponen BOK</b>	<b>Harga</b>	<b>Satuan</b>
1	Harga Kendaraan	Rp392,000,000	Unit
2	Harga BBM	Rp15,000	Rp/Liter
3	Harga Ban	Rp1,045,000	Rp/buah

No	Daftar Komponen BOK	Harga	Satuan
4	Harga Oli Mesin	Rp42,000	Rp/Liter
5	Harga Oli Gardan	Rp55,000	Rp/Liter
6	Harga Oli Transmisi	Rp75,000	Rp/Liter
7	Harga Gemuk	Rp137,000	Rp/Kg
8	Harga Minyak Rem	Rp300,000	Rp/Liter
9	Harga Filter Olie	Rp69,000	Rp/Buah
10	Harga Filter Udara	Rp69,000	Rp/Buah
11	Harga Filter BBM	Rp65,000	Rp/Buah
<b>TOTAL</b>		<b>Rp393,872,000</b>	

*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

### 5.8.3 Biaya Operasional Kendaraan

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

#### 1. Angkutan Pariwisata

##### a. Permintaan Aktual

Data rekapitulasi BOK angkutan pariwisata permintaan actual dapat dilihat pada tabel V.12

**Tabel V.12** Rekapitulasi BOK Angkutan Pariwisata Permintaan Aktual

<b>NO</b>	<b>Rekapitulasi Biaya per Km</b>	<b>Angkutan Pariwisata</b>
<b>Biaya Langsung</b>	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
	<b>Biaya Tidak Langsung</b>	
<b>Biaya Pokok per Kendaraan per Km</b>		<b>Rp. 7968</b>
<b>Biaya Pokok per Kendaraan per Km+10%</b>		Rp. 8762

*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

b. Permintaan Potensial

Data rekapitulasi BOK angkutan pariwisata potensial dapat dilihat pada tabel V.13

**Tabel V.13** Rekapitulasi BOK Angkutan Pariwisata Permintaan Potensial

<b>NO</b>	<b>Rekapitulasi Biaya per Km</b>	<b>Angkutan Pariwisata</b>
<b>Biaya Langsung</b>	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
	<b>Biaya Tidak Langsung</b>	
<b>Biaya Pokok per Kendaraan per Km</b>		<b>Rp 9,831</b>
<b>Biaya Pokok per Kendaraan per Km+10%</b>		Rp 10,814

Sumber: Hasil Analisa, 2022

### 5.9 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. perhitungannya akan ditampilkan sebagai berikut:

- a. Permintaan aktual

$$\text{Tarif Pokok (BOK/pnp per-km)} = \text{Biaya Pokok} / (\text{Kapasitas } 70\%)$$

$$= \text{Rp } 7,968 / 15 \times 0,7$$

$$= \text{Rp } 758 \text{ pnp per-Km}$$

Setelah diperoleh tarif pokok penumpang maka didapatkan tarif sebagai berikut:

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh}$$

$$= \text{Rp } 758 \times 4$$

$$= \text{Rp } 3.032 \text{ (Goa Selomangleng)}$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh}$$

$$= \text{Rp } 758 \times 6,1$$

$$= \text{Rp } 4.623 \text{ (Tenun Ikat bandar Kidul)}$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh}$$

$$= \text{Rp } 758 \times 2,3$$

$$= \text{Rp } 1.743 \text{ (Kelenteng Tjoe Hwie Kiong)}$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh}$$

$$= \text{Rp } 758 \times 4,3$$

$$= \text{Rp } 2.577 \text{ (Pemandian Pagora)}$$

Untuk mendapatkan keuntungan maka tarif yang telah ada ditambah 10%. Di bawah ini merupakan biaya yang harus dikeluarkan oleh penumpang untuk perjalanan pergi dan pulang menggunakan angkutan pariwisata:

$$\text{Tarif} = (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ Tarif BEP}$$

$$= (\text{Rp } 758 \times 4) + 10\% (\text{Rp } 3.032)$$

$$= \text{Rp } 3.032 \times 303$$

$$= \text{Rp } 3.335 * \text{Tarif PP (Goa Selomangleng)}$$

$$\text{Tarif} = (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ Tarif BEP}$$

$$= \text{Rp } 4.623 + \text{Rp } 463$$

$$= \text{Rp } 5.086 * \text{Tarif PP (Tenun Ikat bandar Kidul)}$$

$$\text{Tarif} = (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ Tarif BEP}$$

$$= \text{Rp } 1.743 + \text{Rp } 174$$

$$= \text{Rp } 1.917 * \text{Tarif PP (Kelenteng Tjoe Hwie Kiong)}$$

$$\text{Tarif} = (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ Tarif BEP}$$

$$= \text{Rp } 2.557 + \text{Rp } 257$$

$$= \text{Rp } 2.814 * \text{Tarif PP (Pemandian Pagora)}$$

Berdasarkan hasil perhitungan yang telah dilakukan tarif yang digunakan untuk Angkutan Pariwisata pada permintaan actual 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.

b. Permintaan Potensial

$$\begin{aligned} \text{Tarif Pokok (BOK/pnp per-km)} &= \text{Biaya pokok} / (\text{kapasitas} \times 70\%) \\ &= \text{Rp } 9.831 / 15 \times 0.7 \\ &= \text{Rp } 936 \end{aligned}$$

Setelah diperoleh tarif pokok penumpang maka didapatkan tarif sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Tarif BEP} &= \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh} \\ &= \text{Rp } 936 \times 4 \\ &= \text{Rp } 3.745 \text{ (Goa Selomangleng)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif BEP} &= \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh} \\ &= \text{Rp } 936 \times 6,1 \\ &= \text{Rp } 5.721 \text{ (Tenun Ikat bandar Kidul)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif BEP} &= \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh} \\ &= \text{Rp } 936 \times 2.3 \\ &= \text{Rp } 2.152 \text{ (Kelenteng Tjoe Hwie Kiong)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif BEP} &= \text{Tarif Pokok} \times \text{Jarak Tempuh} \\ &= \text{Rp } 936 \times 4,3 \\ &= \text{Rp } 4.024 \text{ (Pemandian Pagora)} \end{aligned}$$

Untuk mendapatkan keuntungan maka tarif yang telah ada ditambah 10%. Di bawah ini merupakan biaya yang harus dikeluarkan oleh penumpang untuk perjalanan pergi dan pulang menggunakan angkutan pariwisata:

$$\begin{aligned} \text{Tarif} &= (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ Tarif BEP} \\ &= (\text{Rp } 936 \times 4) + 10\% (\text{Rp } 3.745) \\ &= \text{Rp } 3.745 + \text{Rp } 374 \\ &= \text{Rp } 4.119 * \text{ Tarif PP (Goa Selomangleng)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif} &= (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ Tarif BEP} \\ &= \text{Rp } 5.721 + \text{Rp } 572 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 &= \text{Rp } 6.293 * \text{Tarif PP (Tenun Ikat bandar Kidul)} \\
 \text{Tarif} &= (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ Tarif BEP} \\
 &= \text{Rp } 2.152 + \text{Rp } 215 \\
 &= \text{Rp } 2.367 * \text{Tarif PP (Kelenteng Tjoe Hwie Kiong)} \\
 \text{Tarif} &= (\text{Tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ Tarif BEP} \\
 &= \text{Rp } 4.024 + \text{Rp } 402 \\
 &= \text{Rp } 4.426 * \text{Tarif PP (Pemandian Pagora)}
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan yang telah dilakukan tarif yang digunakan untuk Angkutan Pariwisata pada permintaan potensial 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.

**Tabel V.14** 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

*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

Berdasarkan analisa yang telah dilakukan pada tarif angkutan pariwisata permintaan aktual didapatkan tarif pada tiap lokasi daya tarik wisata yaitu untuk menuju Goa Selomangleng diperlukan tarif sebesar Rp 3. 500, untuk menuju lokasi Wisata Tenun Ikat Bandar Kidul diperlukan tarif sebesar Rp 5.000, untuk menuju lokasi Wisata Tenun Ikat Bandar Kidul diperlukan tarif sebesar Rp 2.000, untuk menuju lokasi wisata Pemandian Pagora diperlukan tarif sebesar Rp 3.000.

**Tabel V.15** 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

*Sumber: Hasil Analisa, 2022*

Sedangkan berdasarkan analisa yang telah dilakukan pada tarif angkutan pariwisata permintaan potensial didapatkan tarif pada tiap lokasi daya tarik wisata yaitu untuk menuju Goa Selomangleng diperlukan tarif sebesar Rp 3.000, untuk menuju lokasi Wisata Tenun Ikat Bandar Kidul diperlukan tarif sebesar Rp 6.000, untuk menuju lokasi Wisata Tenun Ikat Bandar Kidul diperlukan tarif sebesar Rp 2.500, untuk menuju lokasi wisata Pemandian Pagora diperlukan tarif sebesar Rp 4.500.

## **5.10 Rekomendasi**

### 5.10.1 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

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **VI.1 Kesimpulan**

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 aktual 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 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.

## **VI.2 Saran**

Untuk menunjang terlaksananya "Skema Pembatasan Penggunaan Kendaraan Pribadi di Daerah Wisata Dengan Pengoperasian Angkutan Pariwisata di Kota Kediri" diperlukan saran - saran untuk kejian lebih lanjut.

1. Untuk meningkatkan minat kunjungan wisatawan di lokasi kajian dapat digunakan inovasi berupa pemberian satu (1) kali bebas tarif jika pengunjung telah menggunakan layanan angkutan pariwisata dibuktikan dengan tiket masuk lokasi daya tarik wisata.
2. Peningkatan peran serta pemerintah dan pihak swasta dalam mendukung pelaksanaan dan pengoperasian angkutan pariwisata terutama dalam penyediaan armada serta fasilitas pendukung seiring dengan peningkatan minat kunjungan wisatawan sehingga dapat menguntungkan kedua belah pihak terutama bagi masyarakat di sekitar obyek daya tarik wisata.
3. Kajian lebih lanjut terhadap analisa kondisi eksisting di lokasi daya tarik wisata serta *park and ride* di Terminal Tamanan untuk menampung kendaraan wisatawan yang akan beralih ke angkutan pariwisata.
4. Sosialisasi lebih lanjut diperlukan terkait dengan perencanaan penyediaan angkutan pariwisata yang akan mengakomodir wisatawan menuju lokasi daya tarik wisata Kota Kediri agar pengunjung yang sebelumnya menggunakan kendaraan pribadi bersedia untuk beralih ke angkutan pariwisata sehingga pembatasan kendaraan pribadi dapat dilaksanakan secara maksimal

## 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](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](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2018/PM_117_TAHUN_2018.pdf). Diakses tanggal 11 Juli 2022
- \_\_\_\_\_. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. JDIH Kemenhub RI. [https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2019/PM\\_15\\_TAHUN\\_2019\\_Update.pdf](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2019/PM_15_TAHUN_2019_Update.pdf). Diakses tanggal 17 Juli 2021
- Ilyas, M. (2009). *Strategi Pengembangan Pariwisata Kepulauan Togeandi Kabupaten Tojo Una-Una*. Makasar. Universitas Hasanuddin Makasar.

- Lestari, Dyah Ayu. (2017). *Perencanaan Sistem Operasi/ Angkutan Wisata di Kota Denpasar*. Denpasar: Universitas Udayana
- Morlok, E. K. (1998). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Suyitno. (2001). *Perencanaan wisata = Tour planning*. Yogyakarta: Kanisius
- Tamin, Ofyar. (1999). *Analisis Pemilihan Rute*. Jakarta, Institut Teknologi Bandung.
- Prihartono, A., Muin, F., & Mucharom, R. S. (2017). Orientasi Pariwisata dan Local Wisdom di Provinsi Banten Dalam Kerangka Otonomi Daerah. *Jurnal Universitas Muhammadiyah Riau*. <http://ejournal.umri.ac.id/index.php/PCST/article/view/342>
- Badarab, F., Trihayuningtyas, E. dan Suryadana, L. (2017) Strategi Pengembangan Destinasi Pariwisata di Kepulauan Togean Provinsi Sulawesi Tengah. *Tourism and Hospitality Essentials (THE) Journal*, Vol. 7, No. 2, 2017. 97-112 <https://doi.org/10.17509/thej.v7i2.9016>
- Mardiana,. Tetty. (2017). Fasilitas Park And Ride pada Lokasi Parkir Krakal dan Jumlah Kebutuhan Angkutan Pariwisata pada Destinasi Wisata Pantai Kabupaten Gunung Kidul. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat* Vol 19, No 1, 1-12.
- Tatali, A. A., Lasabuda, R., Andaki, J. A., & Lagarensen, B. E. S. (2018). Strategi Pengembangan Pariwisata Pesisir di Desa Bentung Kabupaten Kepulauan Sangihe Provinsi Sulawesi Utara. *Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan*, 8(1), 53–62. <https://doi.org/10.15578/jksekp.v8i1.6703>
- Aprianti,. G., & Imam B. (2021). Perencanaan Trayek Angkutan Menuju Kawasan Wisata Kaliurang-Merapi di Kabupaten Sleman. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat* Vol, 21 No, 2, 73-80. <https://doi.org/10.26593/jtrans.v21i2.5155.73-80>
- Wijayanti (2017). Analisis Dampak Pengembangan Desa Wisata Kembang Arum Terhadap Perekonomian Masyarakat Lokal. *Upajiwana* Vol 1, No 2, 100-112.

## LAMPIRAN

Lampiran 1 : Biaya Operasional Angkutan Pariwisata Permintaan Aktual

<b>BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN</b>				
<b>PERENCANAAN ANGKUTAN <i>PARIWISATA</i> PERMINTAAN AKTUAL</b>				
<b>BIAYA LANGSUNG</b>				
<b>A. Karakteristik Kendaraan</b>				
1	Tipe		Bus Mini Angkutan Pariwisata	
2	Jenis Pelayanan			
3	Kapasitas/daya angkut penumpang		15	penumpang
<b>B. Produksi per bus</b>				
1	Km-tempuh/rit		15.8	km
2	Frekuensi/hari		10	rit
3	Km tempuh/hari		158	km

4	Km Kosong		0	km
5	Hari operasi/bulan		28	hari
6	Hari operasi/tahun		336	hari
7	Km tempuh/bulan		4424	km
8	Km tempuh/tahun		53,088	km
9	Seat.km per rit		237	seat.km
10	seat.km per hari		2,370	seat.km
11	seat.km per bulan		66,360	seat.km
12	seat.km per tahun (PST)		796,320	seat.km
<b>C. Biaya per bus - km</b>				
<b>BIAYA LANGSUNG</b>				
	a) Biaya Penyusutan			
		1). Harga kendaraan	Rp392,000,000	
		2). Masa susut	5	tahun
		3). Nilai residu	20%	dari harga kendaraan
		<b>4). Biaya per Bus.km</b>	<b>1,181</b>	<b>per Bus.km</b>
		5). Biaya per seat.km	79	per seat.km
	b) Biaya bunga modal			
		1). Masa pengembalian pinjaman	5	tahun
		2). Tingkat bunga per tahun	7%	per tahun

	3). Bunga modal per tahun <b>4). Biaya per Bus.km</b> 5). Biaya per seat.km	15,852,480 <b>298.61</b> 19.91	per tahun <b>per Bus.km</b> per seat.km
c) Gaji dan Tunjangan Awak Bus			
	1). Supir 2). Kondaktur Jumlah 3). Biaya awak Bus per tahun <b>4). Biaya per Bus.km</b> 5). Biaya per seat.km	Rp2,118,116 Rp2,118,116 Rp4,236,232 Rp50,834,784 <b>Rp958</b> Rp64	per bulan per bulan per bulan per tahun <b>per Bus.km</b> per seat.km
d) Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)			
	1). Penggunaan BBM 2). Km.tempuh/hari 3). Pemakaian BBM/Bus/hari 4). Harga BBM 5). Biaya BBM/Bus/hari <b>6). Biaya BBM per Bus.km</b> 7). Biaya BBM per seat.km	8 158 19.75 Rp15,000 Rp296,250 <b>Rp1,875</b> Rp125	km/liter km/hari liter per liter per Bus.hari <b>per Bus.km</b> per seat.km

e) Biaya Ban			
	1). Penggunaan ban per buah	4	buah
	2). Daya tahan ban	30000	km
	3). Harga ban/buah	Rp1,045,000	
	<b>4). Biaya ban per Bus.km</b>	<b>Rp139</b>	<b>per Bus.km</b>
	5). Biaya ban per seat.km	Rp9	per seat.km
f) Service Kecil			
	1). Servis kecil dilakukan setiap	4000	km
	2). Biaya bahan :		
	- oli mesin		
	~ Kapasitas oli mesin	8	liter
	~ Harga oli mesin per liter	Rp42,000	per liter
	Biaya oli mesin	Rp336,000	
	- oli gardan		
	~ Kapasitas oli gardan	5	liter
	~ Harga oli gardan per liter	Rp55,000	per liter
	Biaya oli gardan	Rp275,000	
	- oli transmisi		
	~ Kapasitas oli transmisi	3	liter
	~ Harga oli transmisi per liter	Rp75,000	per liter
	Biaya oli transmisi	Rp225,000	

	- Gemuk ~ Kapasitas gemuk mesin ~ Harga gemuk per kg Biaya gemuk mesin	1 Rp137,000 Rp137,000	kg per kg
	- Minyak rem ~ Kapasitas minyak rem mesin ~ Harga minyak rem per liter Biaya minyak rem mesin	Rp300 Rp300,000 Rp90,000	mililiter per liter
	- Filter bbm ~ Kapasitas filter ~ Harga filter per buah Biaya Filter Bbm	1 Rp65,000 Rp65,000	buah per buah
	3). Upah servis (bila dilakukan di luar) Jumlah biaya servis kecil	Rp1,128,000	
	<b>4).Biaya servis kecil per Bus.km</b>	<b>Rp322</b>	per Bus.km
	5).Biaya servis kecil per seat.km	Rp19	per seat.km
g) Service Besar			
	1). Servis besar dilakukan setiap 2). Biaya bahan :	12000	km

	- oli mesin		
	~ Kapasitas oli mesin	8	liter
	~ Harga oli mesin per liter	Rp42,000	per liter
	Biaya oli mesin	Rp336,000	
	- oli gardan		
	~ Kapasitas oli gardan	5	liter
	~ Harga oli gardan per liter	Rp55,000	per liter
	Biaya oli gardan	Rp275,000	
	- oli transmisi		
	~ Kapasitas oli transmisi	5	liter
	~ Harga oli transmisi per liter	Rp75,000	per liter
	Biaya oli transmisi	Rp375,000	
	- Gemuk		
	~ Kapasitas gemuk mesin	1	kg
	~ Harga gemuk per kg	Rp137,000	per kg
	Biaya gemuk mesin	Rp137,000	
	- Minyak rem		
	~ Kapasitas minyak rem	300	mililiter
	mesin		
	~ Harga minyak rem per liter	Rp300,000	per liter
	Biaya minyak rem mesin	Rp90,000	
	- Filter bbm		

	~ Kapasitas filter ~ Harga filter per buah Biaya Filter Bbm - Filter oli ~ Jumlah filter ~ Harga filter per buah Biaya Filter oli - Filter udara ~ Jumlah filter ~ Harga filter per buah Biaya udara 3). Upah servis (bila dilakukan di luar) Jumlah biaya servis besar <b>4).Biaya servis besar per Bus.km</b> 5).Biaya servis besar per seat.km	1 Rp65,000 Rp65,000  1 Rp69,000 Rp69,000  1 Rp450,000 Rp450,000  Rp1,797,000  <b>Rp150</b> Rp10	buah per buah  buah per buah  buah per buah   per Bus.km per seat.km
h) Biaya General Overhaul			
	1). Dilakukan setiap 3). Biaya service <b>4). Biaya service per Bus.km</b>	1 Rp49,000,000 <b>Rp923</b>	tahun  per Bus.km

	5). Biaya service per seat.km	Rp62	per seat.km
j) Biaya cuci bus			
	1). Biaya cuci bus per hari	Rp30,000	
	<b>2). Biaya cuci bus.km</b>	<b>Rp1</b>	per Bus.km
	3). Biaya cuci bus per seat.km	Rp0	per seat.km
k) Biaya STNK			
	1). Biaya STNK/Bus	Rp7,840,000	per Bus
	<b>2). Biaya STNK/Bus.km</b>	<b>Rp148</b>	per Bus.km
	3). Biaya STNK/seat.km	Rp10	per seat.km
l) Kir			
	1). Frekuensi kir/tahun	2	kali
	2). Biaya setiap kali kir	Rp75,000	
	3). Biaya kir/tahun	Rp150,000	per tahun
	<b>4). Biaya kir/Bus.km</b>	<b>Rp3</b>	per Bus.km
	5). Biaya kir/seat.km	Rp0	per seat.km
m) Asuransi			
	1). Biaya Asuransi/Bus	Rp9,800,000	per Bus
	<b>2). Biaya Asuransi/Bus.km</b>	<b>Rp185</b>	per Bus.km
	3). Biaya Asuransi/seat.km	Rp12	per seat.km



		Biaya Izin Trayek	Rp5,000,000	
	c	Biaya Pengelolaan per Bus - Km		
	d	Jumlah Bus	4	Kendaraan
		Produksi Seat Per Tahun	Rp796,320	
		Total biaya tidak langsung	Rp379,135,662	
		Biaya tidak langsung per bus per tahun	Rp94,783,916	
		<b>Biaya tidak langsung /bus-km</b>	<b>Rp1,785</b>	
<b>BIAYA POKOK PER BUS-KM</b>		Biaya Langsung	Rp6,125	
		Biaya Tidak Langsung	Rp1,785	
		Keuntungan Pengusaha	Rp852	
		TOTAL	Rp8,762	

Lampiran 2 : Biaya Operasional Angkutan Pariwisata Permintaan Potensial

<b>BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN</b>				
<b>PERENCANAAN ANGKUTAN <i>PARIWISATA</i> PERMINTAAN AKTUAL</b>				
<b>BIAYA LANGSUNG</b>				
<b>A. Karakteristik Kendaraan</b>				
1	Tipe		Bus Mini	
2	Jenis Pelayanan		Angkutan	
3	Kapasitas/daya angkut penumpang		Pariwisata	
			15	penumpang
<b>B. Produksi per bus</b>				
1	Km-tempuh/rit		15.8	km
2	Frekuensi/hari		10	rit
3	Km tempuh/hari		158	km
4	Km Kosong		0	km

5	Hari operasi/bulan		28	hari
6	Hari operasi/tahun		336	hari
7	Km tempuh/bulan		4424	km
8	Km tempuh/tahun		53,088	km
9	Seat.km per rit		237	seat.km
10	seat.km per hari		2,370	seat.km
11	seat.km per bulan		66,360	seat.km
12	seat.km per tahun (PST)		796,320	seat.km
<b>C. Biaya per bus - km</b>				
<b>BIAYA LANGSUNG</b>				
	a) Biaya Penyusutan			
		1). Harga kendaraan	Rp392,000,000	
		2). Masa susut	2	tahun
		3). Nilai residu	20%	dari harga kendaraan
		<b>4). Biaya per Bus.km</b>	<b>2,954</b>	<b>per Bus.km</b>
		5). Biaya per seat.km	197	per seat.km
	b) Biaya bunga modal			
		1). Masa pengembalian pinjaman	5	tahun
		2). Tingkat bunga per tahun	7%	per tahun
		3). Bunga modal per tahun	39,631,200	per tahun

	<b>4). Biaya per Bus.km</b>	<b>746.52</b>	<b>per Bus.km</b>
	5). Biaya per seat.km	49.77	per seat.km
c) Gaji dan Tunjangan Awak Bus			
	1). Supir	Rp2,118,116	per bulan
	2). Kondaktur	Rp2,118,116	per bulan
	Jumlah	Rp4,236,232	per bulan
	3). Biaya awak Bus per tahun	Rp50,834,784	per tahun
	<b>4). Biaya per Bus.km</b>	<b>Rp958</b>	<b>per Bus.km</b>
	5). Biaya per seat.km	Rp64	per seat.km
d) Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)			
	1). Penggunaan BBM	8	km/liter
	2). Km.tempuh/hari	158	km/hari
	3). Pemakaian BBM/Bus/hari	19.75	liter
	4). Harga BBM	Rp15,000	per liter
	5). Biaya BBM/Bus/hari	Rp296,250	per Bus.hari
	<b>6). Biaya BBM per Bus.km</b>	Rp1,875	per Bus.km
	7). Biaya BBM per seat.km	Rp125	per seat.km
e) Biaya Ban			

	1). Penggunaan ban per buah	4	buah
	2). Daya tahan ban	30000	km
	3). Harga ban/buah	Rp1,045,000	
	<b>4). Biaya ban per Bus.km</b>	<b>Rp139</b>	<b>per Bus.km</b>
	5). Biaya ban per seat.km	Rp9	per seat.km
f) Service Kecil			
	1). Servis kecil dilakukan setiap	4000	km
	2). Biaya bahan :		
	- oli mesin		
	~ Kapasitas oli mesin	8	liter
	~ Harga oli mesin per liter	Rp42,000	per liter
	Biaya oli mesin	Rp336,000	
	- oli gardan		
	~ Kapasitas oli gardan	5	liter
	~ Harga oli gardan per liter	Rp55,000	per liter
	Biaya oli gardan	Rp275,000	
	- oli transmisi		
	~ Kapasitas oli transmisi	3	liter
	~ Harga oli transmisi per liter	Rp75,000	per liter
	Biaya oli transmisi	Rp225,000	

	- Gemuk		
	~ Kapasitas gemuk mesin	1	kg
	~ Harga gemuk per kg	Rp137,000	per kg
	Biaya gemuk mesin	Rp137,000	
	- Minyak rem		
	~ Kapasitas minyak rem mesin	Rp300	mililiter
	~ Harga minyak rem per liter	Rp300,000	per liter
	Biaya minyak rem mesin	Rp90,000	
	- Filter bbm		
	~ Kapasitas filter	1	buah
	~ Harga filter per buah	Rp65,000	per buah
	Biaya Filter Bbm	Rp65,000	
	3). Upah servis (bila dilakukan di luar)		
	Jumlah biaya servis kecil	Rp1,128,000	
	<b>4).Biaya servis kecil per Bus.km</b>	<b>Rp282</b>	per Bus.km
	5).Biaya servis kecil per seat.km	Rp19	per seat.km
g) Service Besar			

1). Servis besar dilakukan setiap	12000	km
2). Biaya bahan :		
- oli mesin		
~ Kapasitas oli mesin	8	liter
~ Harga oli mesin per liter	Rp42,000	per liter
Biaya oli mesin	Rp336,000	
- oli gardan		
~ Kapasitas oli gardan	5	liter
~ Harga oli gardan per liter	Rp55,000	per liter
Biaya oli gardan	Rp275,000	
- oli transmisi		
~ Kapasitas oli transmisi	5	liter
~ Harga oli transmisi per liter	Rp75,000	per liter
Biaya oli transmisi	Rp375,000	
- Gemuk		
~ Kapasitas gemuk mesin	1	kg
~ Harga gemuk per kg	Rp137,000	per kg
Biaya gemuk mesin	Rp137,000	
- Minyak rem		
~ Kapasitas minyak rem mesin	300	mililiter

	~ Harga minyak rem per liter	Rp300,000	per liter
	Biaya minyak rem mesin	Rp90,000	
	- Filter bbm		
	~ Kapasitas filter	1	buah
	~ Harga filter per buah	Rp65,000	per buah
	Biaya Filter Bbm	Rp65,000	
	- Filter oli		
	~ Jumlah filter	1	buah
	~ Harga filter per buah	Rp69,000	per buah
	Biaya Filter oli	Rp69,000	
	- Filter udara		
	~ Jumlah filter	1	buah
	~ Harga filter per buah	Rp450,000	per buah
	Biaya udara	Rp450,000	
	3). Upah servis (bila dilakukan di luar)		
	Jumlah biaya servis besar	Rp1,797,000	
	<b>4).Biaya servis besar per Bus.km</b>	<b>Rp150</b>	per Bus.km
	5).Biaya servis besar per seat.km	Rp10	per seat.km

h) Biaya General Overhaul			
	1). Dilakukan setiap 3). Biaya service <b>4). Biaya service per Bus.km</b> 5). Biaya service per seat.km	1 Rp49,000,000 <b>Rp923</b> Rp62	tahun  per Bus.km per seat.km
j) Biaya cuci bus			
	1). Biaya cuci bus per hari <b>2). Biaya cuci bus.km</b> 3). Biaya cuci bus per seat.km	Rp30,000 <b>Rp1</b> Rp0	per Bus.km per seat.km
k) Biaya STNK			
	1). Biaya STNK/Bus <b>2). Biaya STNK/Bus.km</b> 3). Biaya STNK/seat.km	Rp7,840,000 <b>Rp148</b> Rp10	per Bus per Bus.km per seat.km
l) Kir			
	1). Frekuensi kir/tahun 2). Biaya setiap kali kir 3). Biaya kir/tahun <b>4). Biaya kir/Bus.km</b> 5). Biaya kir/seat.km	2 Rp75,000 Rp150,000 <b>Rp3</b> Rp0	kali  per tahun per Bus.km per seat.km
m) Asuransi			
	1). Biaya Asuransi/Bus <b>2). Biaya Asuransi/Bus.km</b>	Rp9,800,000 <b>Rp185</b>	per Bus per Bus.km

		3). Biaya Asuransi/seat.km	Rp12	per seat.km
<b>BIAYA TIDAK LANGSUNG</b>				
	a.	Biaya Gaji Pegawai Non Awak Bus Gaji/bulan Jumlah Pegawai Tunjangan Sosial/th Biaya pegawai per tahun Biaya Gaji Pegawai Non Awak Bus/bus-Km	Rp2,118,116 Rp14 Rp105,906 Rp373,635,662 Rp7,038	
	b.	Biaya Pengelolaan : Penyusutan Bangunan kantor Penyusutan Pool Penyusutan Inventaris Kantor Biaya Administrasi Kantor Biaya Pemeliharaan Kantor dan Pool Biaya Listrik, Air dan Telepon Pajak Biaya Izin Usaha Biaya Izin Trayek	Rp500,000 Rp5,000,000	

	c d	Biaya Pengelolaan per Bus - Km Jumlah Bus Produksi Seat Per Tahun Total biaya tidak langsung Biaya tidak langsung per bus per tahun <b>Biaya tidak langsung / bus-km</b>	5 Rp796,320 Rp379,135,662 Rp7,582,713,24 8 <b>Rp1,428</b>	Kendaraan
<b>BIAYA POKOK PER BUS-KM</b>		Biaya Langsung	Rp8,362	
		Biaya Tidak Langsung Keuntungan Pengusaha TOTAL	Rp1,428 Rp979 Rp10,814	