

**KAJIAN TRAYEK ANGKUTAN MENUJU KAWASAN  
WISATA RELIGI, WISATA SEJARAH, DAN  
WISATA KULINER DI KOTA PASURUAN**

**KERTAS KERJA WAJIB**



Diajukan Oleh :

**ACH. RIYANTO KARIMATULLAH**

**NOTAR : 19.02.002**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA– STTD  
PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
BEKASI  
2022**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Yang bertanda tangan di bawah ini:**

Nama : Ach. Riyanto Karimatullah  
Notar : 19.02.002  
Tempat, Tanggal Lahir : Sumenep, 5 Jumi 2001  
Institusi : Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD

Menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib ini yang berjudul "**KAJIAN TRAYEK ANGKUTAN MENUJU KAWASAN WISATA RELIGI, WISATA SEJARAH, DAN WISATA KULINER DI KOTA PASURUAN**" merupakan karya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan sebenarnya.

Bekasi, 10 Agustus 2022  
Yang menyatakan Taruna

**ACH. RIYANTO KARIMATULLAH**  
**NOTAR : 19.02.002**

**KAJIAN TRAYEK ANGKUTAN MENUJU KAWASAN  
WISATA RELIGI, WISATA SEJARAH, DAN  
WISATA KULINER DI KOTA PASURUAN**

**KERTAS KERJA WAJIB**

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



Diajukan Oleh :

**ACH. RIYANTO KARIMATULLAH**

**NOTAR : 19.02.002**

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

**KERTAS KERJA WAJIB**

**KAJIAN TRAYEK ANGKUTAN MENUJU KAWASAN  
WISATA RELIGI, WISATA SEJARAH, DAN  
WISATA KULINER DI KOTA PASURUAN**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh

**ACH. RIYANTO KARIMATULLAH**

**Nomor Taruna : 19.02.002**

Telah di Setujui oleh:

**PEMBIMBING I**



**UTUT WIDYANTO, S.SiT, M.Sc**

Tanggal: 8 Agustus 2022

**PEMBIMBING II**



**IRFAN WAHYUNANDA, S.ST, MM**

Tanggal: 8 Agustus 2022

**KERTAS KERJA WAJIB**

**KAJIAN TRAYEK ANGKUTAN MENUJU KAWASAN  
WISATA RELIGI, WISATA SEJARAH, DAN  
WISATA KULINER DI KOTA PASURUAN**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan  
Program Studi Diploma III

Oleh:

**ACH. RIYANTO KARIMATULLAH**

**Nomor Taruna : 19.02.002**

**TELAH DI DIPERTAHAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI  
PADA TANGGAL 10 AGUSTUS 2022  
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

**PEMBIMBING I**

**UTUT WIDYANTO, S.SiT, M.Sc**

**NIP : 19840408 200604 1 002**

Tanggal:

**PEMBIMBING II**

**IRFAN WAHYUNANDA, S.ST, MM**

**NIP : 19890523 201012 1 004**

Tanggal:

**KERTAS KERJA WAJIB**

**PERENCANAAN KEBUTUHAN HALTE DI KOTA  
PADANGSIDIMPUAN**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

**ACH. RIYANTO KARIMATTULLAH**

**NOTAR :19.02.002**

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI  
PADA TANGGAL10 AGUSTUS 2022  
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

**DEWAN PENGUJI  
PENGUJI I**

**RACHMAT SADILI, MT  
NIP.19840208 200604 1 001**

**PENGUJI II**

**PENGUJI III**

**SABRINA HANDAYANI, MT  
NIP.19870929 201012 2 001**

**YUANDA PATRIA TAMA, MT  
NIP.19871103 201012 1 005**

**PENGUJI IV**

**PENGUJI V**

**UTUT WIDYANTO, S.SiT, M.Sc  
NIP. 19840408 200604 1 002**

**IRFAN WAHYUNANDA, M.SC  
NIP. 19890523 201012 1 004**

**MENGETAHUI,  
KETUA PROGRAM STUDI  
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**

**RACHMAT SADILI, MT  
NIP. 19840208 200604 1 001**

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur kehadirat Allah SWT, karena atas rahmat dan hidayahnya penulis mampu menyelesaikan Laporan Tugas Akhir Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul "KAJIAN TRAYEK ANGKUTAN MENUJU KAWASAN WISATA RELIGI, WISATA SEJARAH, DAN WSIATA KULINER DI KOTA PASURUAN" dengan tepat waktu. Kertas Kerja Wajib ini diajukan sebagai penyelesaian studi program Diploma III Manajemen Transportasi Jalan di Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD guna memenuhi syarat kelulusan dan memperoleh sebutan Ahli Madya Manajemen Transportasi Jalan. Penulis menyadari dengan keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki, Kertas Kerja Wajib ini tidak akan terselesaikan tanpa adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis mengucapkan limpah terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua dan keluarga yang senantiasa mendukung dan mendoakan yang terbaik;
2. Bapak Ahmad Yani, ATD, MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD;
3. Bapak Rachmat Sadili, S.SiT, MT selaku Kepala Jurusan Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD;
4. Bapak Utut Widyanto, S.SiT , M. selaku Dosen Pembimbing I dan Bapak Irfan Wahyunanda, S.ST, MM selaku Dosen Pembimbing II yang membimbing dan memberikan arahan selama proses penyusunan Kertas Kerja Wajib ini sehingga dapat terselesaikan dengan tepat waktu;
5. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung yang ikut membantu dan mendoakan dalam penyelesaian Kertas Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih memiliki banyak kekurangan, oleh karena itu penulis berharap adanya kritik dan saran yang sifatnya membangun untuk dijadikan perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini bisa

memenuhi fungsinya sebagai salah satu persyaratan wajib dan bermanfaat bagi pembaca khususnya di bidang transportasi darat.

Bekasi, 1 Agustus 2022

Penulis,

**ACH. RIYANTO KARIMATULLAH**

**NOTAR : 19.02.002**

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

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

Nama : Ach. Riyanto Karimatullah  
Notar : 19.02.002  
Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Jalan  
Jenis Karya : Tugas Akhir

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

KAJIAN TRAYEK ANGKUTAN MENUJU KAWASAN WISATA RELIGI, WISATA SEJARAH, DAN WISATA KULINER DI KOTA PASURUAN

Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Bekasi

Pada tanggal: 10 Agustus 2022

Yang menyatakan

(Ach. Riyanto Karimatullah)

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR RUMUS .....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Identifikasi Masalah .....	3
1.3 Rumusan Masalah.....	3
1.4 Maksud Dan Tujuan .....	3
1.5 Batasan Masalah.....	4
<b>BAB II GAMBARAN UMUM .....</b>	<b>5</b>
2.1 Kondisi Transportasi.....	5
2.2 Kondisi Wilayah Kajian .....	19
<b>BAB III KAJIAN PUSTAKA .....</b>	<b>28</b>
3.1 Angkutan Umum.....	28
3.2 Trayek Angkutan .....	28
3.3 Wisatawan .....	29
3.4 Daya Tarik Wisata Daerah Tujuan Wisata.....	30
3.5 Permintaan Transportasi.....	30
3.6 Penentuan Sampel.....	32
3.7 Parameter Kinerja Angkutan .....	34
3.8 Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan Tarif .....	37
<b>BAB IV METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>42</b>
4.1 Alur Pikir Penelitian .....	42
4.2 Bagan Alir Penelitian .....	43
4.3 Teknik Pengumpulan Data .....	45
4.4 Teknik Analisis Data.....	46
4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian.....	48

<b>BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH .....</b>	<b>50</b>
5.1 Analisis Karakteristik Wisatawan dan Demand.....	50
5.2 Analisis Kajian Trayek .....	67
5.3 Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan , Biaya Operasional Kendaraan (BOK), dan Tarif .....	73
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>86</b>
6.1 Kesimpulan .....	86
6.2 Saran .....	87
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>88</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>89</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel II. 1</b> Daftar Halte Kota Pasuruan.....	9
<b>Tabel II. 2</b> Rute Trayek Angkutan Umum di Kota Pasuruan .....	11
<b>Tabel II. 3</b> Profil Trayek Lyn C.....	14
<b>Tabel II. 4</b> Profil Trayek Lyn D1 .....	15
<b>Tabel II. 5</b> Profil Trayek Lyn D2 .....	15
<b>Tabel II. 6</b> Profil Trayek D3 .....	16
<b>Tabel II. 7</b> Profil Trayek Lyn E2.....	16
<b>Tabel II. 8</b> Profil Trayek Lyn F.....	17
<b>Tabel II. 9</b> Profil Trayek Lyn G2 .....	17
<b>Tabel II. 10</b> Profil Trayek G3 .....	18
<b>Tabel II. 11</b> Profil Trayek K .....	18
<b>Tabel II. 12</b> Profil Trayek Lyn BP.....	19
<b>Tabel II. 13</b> Jumlah Wisatawan .....	26
<b>Tabel III. 1</b> Jumlah Sampel Penelitian .....	33
<b>Tabel III. 2</b> Jumlah Sampel Wawancara.....	34

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar II. 1</b>	Peta Jaringan Jalan Kota Pasuruan.....	5
<b>Gambar II. 2</b>	Terminal Untung Suropati.....	7
<b>Gambar II. 3</b>	Terminal Kebonagung .....	7
<b>Gambar II. 4</b>	Terminal Karangketug .....	8
<b>Gambar II. 5</b>	Peta Jaringan Trayek AKDP .....	10
<b>Gambar II. 6</b>	Peta Jaringan Trayek Angkutan Kota Pasuruan .....	14
<b>Gambar II. 7</b>	Masjid Agung Al Anwar .....	19
<b>Gambar II. 8</b>	Makam KH. Abdul Hamid .....	20
<b>Gambar II. 9</b>	Makam Mbah Slagah.....	21
<b>Gambar II. 10</b>	Kebun Kuliner Kota Pasuruan .....	21
<b>Gambar II. 11</b>	Gedung P3GI (Pusat Penelitian Perkebunan Gula Indonesia) ....	22
<b>Gambar II. 12</b>	Taman Makam Pahlawan.....	23
<b>Gambar II. 13</b>	Taman Kota Pasuruan.....	24
<b>Gambar II. 14</b>	Gedung Harmonie.....	24
<b>Gambar II. 15</b>	Jumlah Kunjungan Wisatawan Kota Pasuruan.....	25
<b>Gambar II. 16</b>	Peta Pariwisata Kota Pasuruan .....	27
<b>Gambar IV. 1</b>	Bagan Alir Penelitian .....	44
<b>Gambar V. 1</b>	Jenis Kelamin Wisatawan .....	50
<b>Gambar V. 2</b>	Usia Wisatawan .....	51
<b>Gambar V. 3</b>	Karakteristik Pengunjung .....	52
<b>Gambar V. 4</b>	Pendapatan Wisatawan .....	53
<b>Gambar V. 5</b>	Pekerjaan Wisatawan .....	54
<b>Gambar V. 6</b>	Jenis Kendaraan yang Dgunakan wisatawan.....	55
<b>Gambar V. 7</b>	Waktu Berangkat Wisatawan.....	56
<b>Gambar V. 8</b>	Waktu Pulang Wisatawan.....	57
<b>Gambar V. 9</b>	Biaya Perjalanan Wisatawan.....	58
<b>Gambar V. 10</b>	Waktu Tempuh Wisatawan.....	59
<b>Gambar V. 11</b>	Kesediaan Wisatawan Berpindah Ke Angkutan .....	60
<b>Gambar V. 12</b>	Alasan Berpindah Moda ke Angkutan.....	61
<b>Gambar V. 13</b>	Peta Zonasi Kota Pasuruan.....	62
<b>Gambar V. 14</b>	Setuju / Tidak Setuju Adanya Angkutan.....	65
<b>Gambar V. 15</b>	Rute Trayek Angkutan Kota 2010.....	68
<b>Gambar V. 16</b>	Peta Wisata dan Jaringan Trayek Lyn B1 Kota Pasuruan.....	69
<b>Gambar V. 17</b>	Layout Titik Lokasi Tempat Henti Angkot di Kawasan Wisata Religi.....	70
<b>Gambar V. 18</b>	Layout Titik Lokasi Tempat Henti Angkot di Kawasan Wisata Sejarah.....	71

**Gambar V. 19** Layout Titik Lokasi Tempat Henti Angkot di Kawasan Wisata  
Kuliner .....72

## DAFTAR RUMUS

<b>Rumus III. 1</b> Metode Slovin .....	33
<b>Rumus III. 2</b> Faktor Ekspansi .....	34
<b>Rumus III. 3</b> Kecepatan Perjalanan .....	35
<b>Rumus III. 4</b> Faktor Muat.....	35
<b>Rumus III. 5</b> Waktu Perjalanan .....	35
<b>Rumus III. 6</b> Waktu Henti .....	35
<b>Rumus III. 7</b> Waktu Sirkulasi.....	36
<b>Rumus III. 8</b> Headway Kebutuhan Armada .....	36
<b>Rumus III. 9</b> Frekuensi.....	37
<b>Rumus III. 10</b> Kebutuhan Armada.....	37
<b>Rumus III. 11</b> Penentuan Tarif .....	38
<b>Rumus III. 12</b> Biaya Pokok .....	38
<b>Rumus III. 13</b> Faktor Muat .....	38
<b>Rumus III. 14</b> Km Tempuh Kendaraan .....	38
<b>Rumus III. 15</b> Km Tempuh Kendaraan SO/Tahun .....	38
<b>Rumus III. 16</b> Produksi Penumpang Orang.....	38
<b>Rumus III. 17</b> Produksi Penumpang Km (Seat-km) .....	39
<b>Rumus III. 18</b> Biaya Penyusutan Kendaraan.....	39
<b>Rumus III. 19</b> Gaji Tunjangan.....	39
<b>Rumus III. 20</b> Biaya BBM.....	39
<b>Rumus III. 21</b> Biaya Ban .....	39
<b>Rumus III. 22</b> Biaya servis kecil.....	40
<b>Rumus III. 23</b> Biaya servis besar .....	40
<b>Rumus III. 24</b> Overhaul Mesin .....	40
<b>Rumus III. 25</b> Overhaul Body.....	40
<b>Rumus III. 26</b> Pemeliharaan Body.....	41
<b>Rumus III. 27</b> Retribusi Terminal .....	41
<b>Rumus III. 28</b> Biaya STNK.....	41
<b>Rumus III. 29</b> Biaya KIR .....	41

## **DAFTAR LAMPIRAN**

<b>Lampiran 1</b> Folmulir Survei Wawancara Wisatawan .....	89
---	----

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pariwisata merupakan sektor yang ikut berperan penting dalam usaha peningkatan pendapatan. Indonesia merupakan negara yang memiliki keindahan alam dan keanekaragaman budaya, sehingga perlu adanya peningkatan sektor pariwisata. Hal ini dikarenakan pariwisata merupakan sektor yang dianggap menguntungkan dan sangat berpotensi untuk dikembangkan sebagai salah satu aset yang di gunakan sebagai sumber yang menghasilkan bagi Bangsa dan Negara. Beberapa pemerintah daerah di Indonesia menjadikan pariwisata sebagai sektor strategis dan sumber pendapatan asli daerah (PAD) yang dapat diandalkan. Kondisi ini dikarenakan pariwisata dapat memperluas dan pemeratakan usaha dan lapangan kerja, mendorong pembangunan daerah, memperkenalkan dan mendayagunakan daya Tarik wisata dan destinasi pariwisata.

Potensi obyek dan daya tarik wisata di Kota Pasuruan merupakan salah satu unggulan. Objek wisata yang dimiliki Kota Pasuruan terdiri dari beragam jenis wisata, mulai Wisata Religi, Sejarah dan Kuliner. Pasuruan sebagai kota bandar kuno mempunyai banyak bangunan bersejarah yang potensial dikembangkan menjadi obyek wisata. Berdasarkan hal tersebut, Pemerintah Kota Pasuruan ditetapkan sebagai Kota Pusaka oleh pemerintah pusat pada tahun 2016. Selain itu Kota Pasuruan juga kaya akan wisata religius. Banyaknya daerah wisata bernuansa religius ini tidak lepas dari keberadaan Kota Pasuruan sebagai kota yang bermasyarakat religi.

Meningkatnya jumlah wisatawan dapat berdampak terhadap semakin tingginya tingkat kepadatan lalu lintas. Untuk mengunjungi kawasan wisata tersebut, wisatawan masih menggunakan kendaraan pribadi dan juga bus besar untuk wisatawan luar daerah Kota Pasuruan yang mengunjungi kawasan wisata di Kota Pasuruan. Penggunaan kendaraan pribadi dan bus besar menyebabkan kemacetan pada akses keluar masuk objek wisata. Hal

ini dikarenakan Kota Pasuruan belum memiliki angkutan dan trayek yang menghubungkan objek wisata satu dengan objek wisata yang lain. Adapun cara untuk mengetahui permasalahan di Kota Pasuruan dapat dilihat karakteristik wisatawannya dengan menggunakan survei wawancara sehingga analisa karakteristik wisatawan ini dapat digunakan untuk menganalisa seperti apa karakter wisatawan di tiap kawasan wisata.

Di kota Pasuruan sebagian besar melayani trayek tetap dan teratur. Angkutan umum yang ada di kota Pasuruan antara lain AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi), Angkutan Perkotaan, dan Angkutan Paratransit. Angkutan Kota di Wilayah Kota Pasuruan terdapat 16 trayek yang diijinkan, namun hanya terdapat 10 trayek yang masih beroperasi. Terdapat 6 trayek yang tidak beroperasi dan tidak memiliki angkutan dan salah satunya merupakan trayek yang melewati kawasan wisata. P kurangnya peningkatan kinerja dan penataan angkutan umum sehingga kurang memenuhi kebutuhan masyarakat serta menjangkau seluruh wilayah yang ada di Kota Pasuruan.

Jasa transportasi angkutan kota (angkot) di Kota Pasuruan semakin sedikit, Menurut sopir angkot biaya operasional harian yang dikeluarkan tidak sebanding dengan yang didapatkannya. Bahkan, mereka terkadang harus menarik angkot hingga seharian untuk menutup biaya yang dikeluarkan. Sehingga banyak yang memilih tidak menarik angkot. Penyebab menurunnya kondisi angkot yaitu mulai kian menjamurnya ojek online (ojol), becak motor (betor), ataupun Elf (MPU) yang masuk kota, pandemi Covid-19 melanda menjadikan sekolah pembelajaran online dan ada pembatasan.

Sebagai destinasi wisata, Kota Pasuruan memerlukan transportasi dan trayek guna menunjang wisatawan untuk mengakses kawasan wisata yang ada. Dengan demikian maka diperlukan angkutan dan trayek yang mampu mengatasi permasalahan yaitu dengan mereaktivasi angkutan dan trayek yang dapat menghubungkan objek wisata satu dengan yang lain. Berdasarkan latar belakang tersebut penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut sebagai penelitian dengan judul **"KAJIAN TRAYEK ANGKUTAN MENUJU KAWASAN WISATA RELIGI, WISATA SEJARAH, DAN WISATA KULINER KOTA PASURUAN"**

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Dari latar belakang sebelumnya, dapat diidentifikasi permasalahannya sebagai berikut :

1. Permasalahan di destinasi wisata Kota Pasuruan dapat dilihat dari karakteristik wisatawananya;
2. Aksesibilitas untuk menuju ke destinasi wisata memerlukan waktu yang lama sehingga perlu adanya trayek yang efektif;
3. Sarana transportasi yang dapat menampung wisatawan dari satu destinasi wisata ke destinasi wisata lainnya masih belum ada;

## **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan dari latar belakang dan identifikasi masalah sebelumnya, rumusan masalah dari Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik wisatawan dan permintaan kendaraan (demand) yang berkunjung ke destinasi wisata Kota Pasuruan?
2. Bagaimana trayek yang akan digunakan untuk angkutan menuju kawasan wisata di Kota Pasuruan?
3. Bagaimana menentukan kinerja pelayanan angkutan, Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan penentuan tarif untuk menuju kawasan wisata?

## **1.4 Maksud Dan Tujuan**

Maksud dari penulisan kertas kerja wajib ini adalah untuk melakukan kajian mengenai trayek angkutan yang menuju kawasan wisata religi, wisata sejarah, dan wisata kuliner di Kota Pasuruan agar pelayanan lebih efektif dan efisien sehingga wisatawan dapat mudah menuju kawasan wisata. Kemudian dalam penelitian Kertas Kerja Wajib ini memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Mengetahui karakteristik wisatawan yang berkunjung ke kawasan wisata Kota Pasuruan dan permintaan kendaraan (demand).
2. Mengusulkan kembali trayek yang melewati kawasan wisata yang sudah tidak beroperasi.

3. Menentukan kinerja pelayanan angkutan, besarnya biaya operasional kendaraan (BOK) dan tarif untuk pengoperasian angkutan di Kota Pasuruan.

## **1.5 Batasan Masalah**

Dalam penulisan dan penyusunan Kertas Kerja Wajib ini, Batasan masalah yang dibahas dalam kajian trayek angkutan menuju kawasan wisata religi, wisata sejarah, dan wisata kuliner di Kota Pasuruan adalah sebagai berikut :

### **A. Batasan Wilayah:**

1. Lokasi kajian objek wisata yang berada di Kota Pasuruan yaitu:
  - 1) Wisata Religi:
    - a. Masjid Agung Al Anwar
    - b. Makam KH. Abdul Hamid
    - c. Makam Mbah Slagah
  - 2) Wisata Kuliner
    - a. Kebun Kuliner Kota Pasuruan
  - 3) Wisata Sejarah:
    - a. Gedung P3GI (Pusat Penelitian Perkebunan Gula Indonesia)
    - b. Taman Makam Pahlawan (Makam Untung Suropati)
    - c. Taman Kota Pasuruan
    - d. Gedung Harmonie

### **B. Batasan Analisis:**

1. Penentuan Karakteristik Wisatawan yang mengunjungi destinasi wisata
2. Trayek yang akan dikaji yaitu Trayek B1
3. Penentuan kinerja pelayanan angkutan, perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), dan penentuan tarif

## BAB II

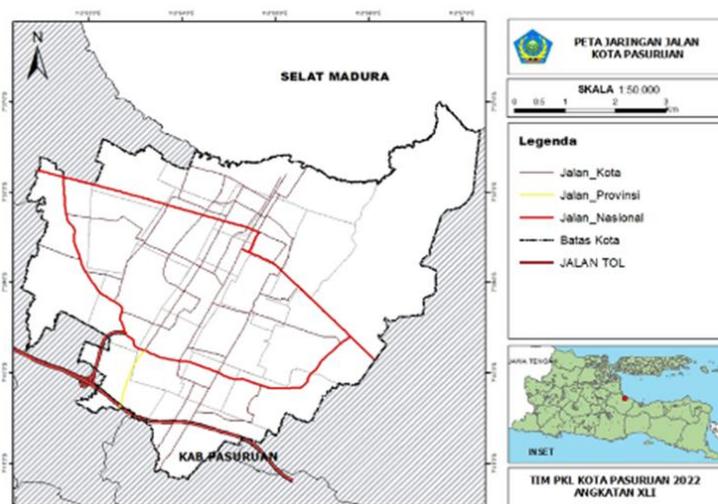
### GAMBARAN UMUM

#### 2.1 Kondisi Transportasi

Pasuruan berada di jalur utama Surabaya - Banyuwangi. Kota Pasuruan memiliki luas 76,79 Km<sup>2</sup> berbatasan dengan Selat Madura di sebelah utara serta Kabupaten Pasuruan di sebelah timur, selatan, dan barat. Kota ini juga dihubungkan dengan kota-kota lain di Pulau Jawa melalui Jalan Tol Trans Jawa yakni Jalan Tol Gempol-Pasuruan. Kota ini juga memiliki stasiun kereta api lintas timur Surabaya-Jember-Banyuwangi. Kereta api yang singgah di Pasuruan adalah: Ranggajati (Cirebon-Surabaya Gubeng-Jember), Logawa (Purwokerto-Surabaya-Jember), Sri Tanjung (Yogyakarta-Surabaya-Banyuwangi), Tawang Alun (Malang-Banyuwangi), dan Probowangi (Surabaya-Banyuwangi).

##### 2.1.1. Kondisi Jaringan Jalan

Jaringan jalan Adalah satu kesatuan jaringan yang terdiri atas sistem jaringan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hirarkis. Berikut merupakan peta jaringan jalan Kota Pasuruan:



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

**Gambar II. 1** Peta Jaringan Jalan Kota Pasuruan

Kota Pasuruan merupakan kota yang kondisi jaringan jalannya padat di daerah tertentu terutama pada bagian pusat kota yang mana mobilitas kendaraan tergolong tinggi, karena merupakan pusat kegiatan dari Kota Pasuruan dan banyak juga dari kabupaten maupun kota lain yang memenuhi kebutuhannya ke pusat Kota Pasuruan. Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Pasuruan Nomor : 188/237/423.011/2018. Status ruas jalan di Kota Pasuruan terbagi atas ruas jalan Nasional, ruas jalan Provinsi dan ruas jalan Kota. Dari semua ruas jalan tersebut rata-rata masih dalam kondisi baik. Tipe perkerasan jalan di Kota Pasuruan yaitu berupa aspal dan beton. Ruas jalan yang dikaji berdasarkan fungsinya, yaitu 18 ruas jalan Arteri, 33 ruas jalan kolektor, dan 6 ruas jalan lokal.

#### 2.1.2. Prasarana Angkutan Umum

Prasarana Angkutan Umum adalah tempat transportasi yang digunakan oleh masyarakat secara bersama-sama yang memiliki tujuan untuk pelayanan public yang meliputi terminal dan halte.

##### a. Terminal

Di Kota Pasuruan sendiri memiliki 3 terminal yang terdiri dari 1 terminal tipe yaitu Terminal Untung Suropati. Dan 2 terminal tipe C yaitu Terminal Kebonagung dan Terminal Karangketug.

##### 1) Terminal Untung Suropati

Terminal Untung Suropati merupakan terminal tipe B yang melayani angkutan Antar Kota Dalam Provinsi dan angkutan perkotaan (Angkot). Terminal Untung Suropati tidak melayani angkutan pedesaan (Angdes) karena terminal Untung Suropati hanya beroperasi di wilayah kota dan letaknya yang berada di Kota Pasuruan. Letak dari Terminal Untung Suropati sendiri berada di Jalan. Raya Pantura No.198, Blandongan, Kec. Bugul Kidul, Kota Pasuruan, Jawa Timur.

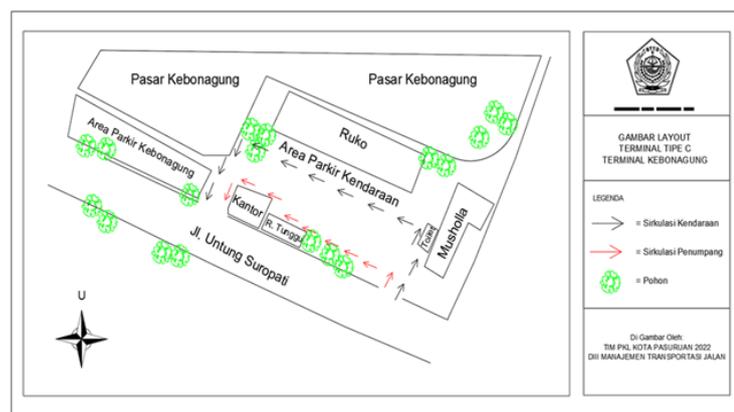


Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

**Gambar II. 2** Terminal Untung Suropati

## 2) Teriminal Kebonagung

Terminal Kebonagung terletak di Jalan Panglima Sudirman, Kebonagung, Kec. Purworejo, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Terminal Kebonagung ini merupakan terminal Tipe C yang hanya melayani angkutan perkotaan (Angkot) saja.

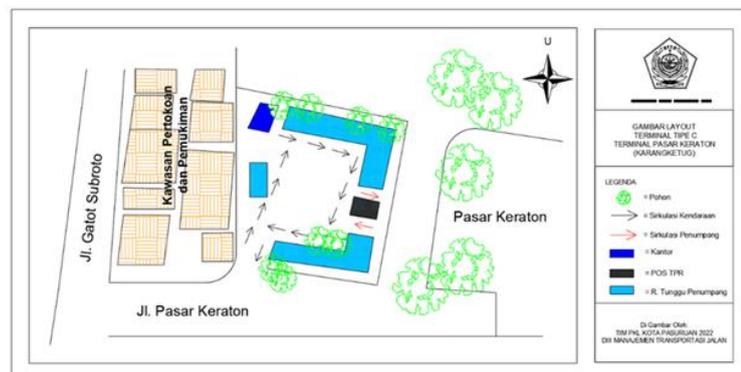


Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

**Gambar II. 3** Terminal Kebonagung

### 3) Terminal Karangketug

Terminal Kebonagung terletak di Jalan Gatot Subroto, Karangketug, Kec. Gadingrejo, Kota Pasuruan, Jawa Timur (Pasar Keraton). Terminal Karangketug ini biasanya disebut juga dengan Terminal Kraton karena letaknya yang berada di Pasar Kraton. Terminal ini merupakan terminal Tipe C dan hanya melayani Angkutan Perkotaan (Angkot) saja.



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

**Gambar II. 4** Terminal Karangketug

#### b. Halte

Halte merupakan tempat berhentinya atau pemberhentian kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Halte juga biasanya dapat difungsikan sebagai kantong penumpang. Berikut adalah daftar halte yang ada di Kota Pasuruan.

**Tabel II. 1** Daftar Halte Kota Pasuruan

No	NAMA HALTE	LETAK LOKASI	KECAMATAN
1	JL. VETERAN 1 (SMKN 1 PASURUAN)	JL. VETERAN	PANGGUNGREJO
2	JL. VETERAN DEPAN BL	JL. VETERAN	PANGGUNGREJO
3	JL BALAI KOTA 7	JL BALAI KOTA	PANGGUNGREJO
4	Jl. PARIMAS	JL. PARIMAS	PURWEREJO
5	JL. PANGLIMA SUDIRMAN 1	JL. PANGLIMA SUDIRMAN	PURWEREJO
6	PANGLIMA SUDIRMAN 2	JL. PANGLIMA SUDIRMAN	GADINGREJO
7	KARANGKETUG (DEPAN PUSKESMAS)	JL. GATOT SUBROTO	GADINGREJO
8	PASAR BESAR KEBONAGUNG	JL. UNTUNG SUROPATI	BUGUL KIDUL
9	UNTUNG SUROPATI 2 (DEPAN BAWASLU)	JL. PANGLIMA SUDIRMAN	PURWEREJO
10	UNTUNG SUROPATI 1 (DEPAN PMI)	JL. Dr. WAHIDIN SUDIRO HUSODO	PURWEREJO
11	JL. Ir. H. JUANDA 2 (DEPAN MTSN KOTA PASURUAN)	JL. Ir. H. JUANDA	BUGUL KIDUL
12	JL. Ir. H. JUANDA 1 (DEPAN SMA MUHAMMADIYAH 1 PASURUAN)	JL. Ir. H. JUANDA	BUGUL KIDUL
13	Jl. LETJEN SUPRAPTO (PARKIR WISATA KOTA PASURUAN)	Jl. LETJEN SUPRAPTO	PANGGUNGREJO

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

### 2.1.3. Sarana Angkutan Umum

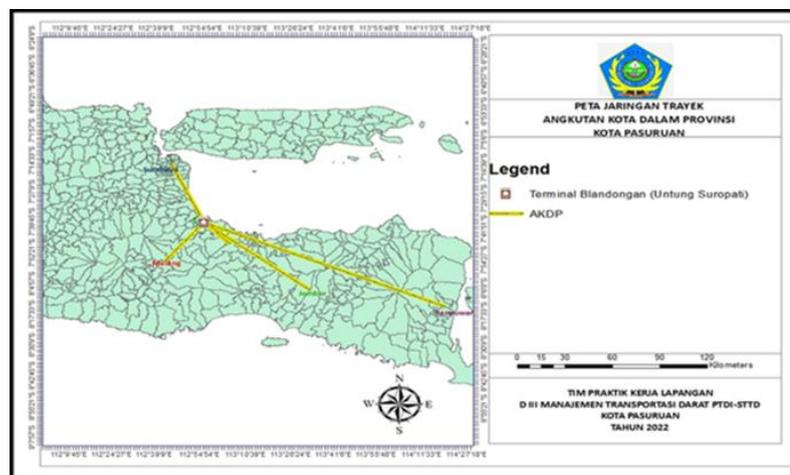
Sarana Angkutan Umum adalah Sarana transportasi yang bertujuan sebagai pelayanan public digunakan untuk masyarakat secara Bersama-sama. Transportasi di Kota Pasuruan dilyani oleh angkutan kota trayek tetap dan teratur.

a. Angkutan Umum Dalam Trayek

Angkutan umum dalam trayek yang berada di Kota Pasuruan anatar lain yaitu;

1) Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi adalah angkutan umum yang melayani perpindahan dari satu tempat ke tempat lain yang lingkup kota/ kabupaten masih di dalam satu provinsi yang menggunakan mobil bus umum.



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

**Gambar II. 5** Peta Jaringan Trayek AKDP

2) Angkutan Kota

Angkutan Kota merupakan angkutan umum yang melayani perpindahan orang dalam lingkup wilayah kota atau dalam daerah khusus ibukota menggunakan mobil bus umum. Untuk angkutan kota di Kota Pasuruan sendiri melayani perjalanan pada kawasan daerah dalam kota pasuruan saja.

**Tabel II. 2** Rute Trayek Angkutan Umum di Kota Pasuruan

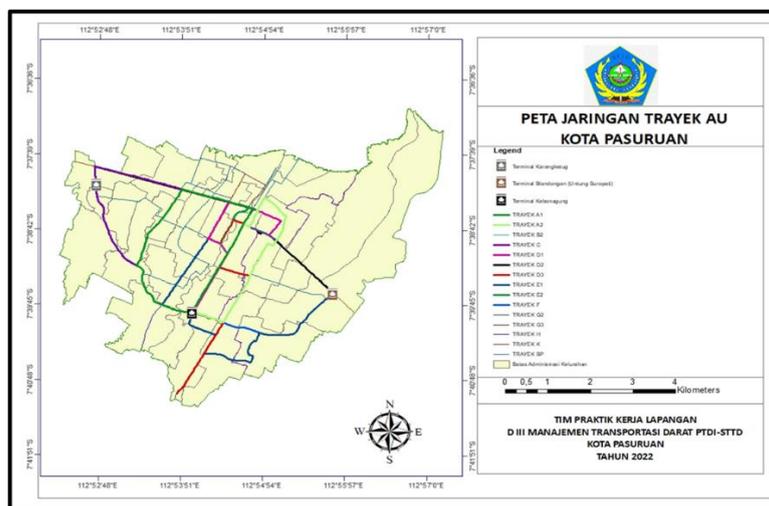
NO.	NAMA TRAYEK	RUTE	BANYAK KENDARAAN
1	A.1	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Jend.Urip Sumoharjo – Jl. Slamet Riyadi - Jl. Timor-Timur – Jl. Sukatno Hatta – Pasar Besar – Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Pahlawan – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Pasar Kebonagung.	4 UNIT
2	A.2	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Patinus – Jl. Krampyangan – Jl. Bugul Kidul – Jl. Lecari / SMP 5 – Jl. Ir. H. Juanda – Jl. Imam Bonjol - Jl. Pantai - Jl. Letjen R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Niaga – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Panglima Sudirman – Pangkalan Pasar Kebonagung.	9 UNIT
3	B.1	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Pahlawan – Jl. Kusuma Bangsa – Jl. Kartini – Jl. Dewi Sartika Jl. Sukatno Hatta – Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Ir. H. Juanda - Terminal Blandongan - Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Timor Timur – Jl. Slamet Riyadi - Jl. Jend. Urip Sumoharjo – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.	3 UNIT
4	B.2	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Gajah Mada – Jl. KH. Abdul Hamid - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Ir. H. Juanda – Jl Lecari / SMP 5 – Jl. Patinus – Bugul Kidul – Krampyangan Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.	6 UNIT
5	C	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Jend. Urip Sumoharjo – Jl. Jend. Gatot Subroto – Kraton - Jl. Jend. A. Yani - Jl. Sukamo Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Pattimura – Jl. Patinus – Krampyangan – Jl. Ki Hajar dewantoro – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.	12 UNIT

NO	NAMA TRAYEK	RUTE	BANYAK KENDARAAN
6	D.1	Pangkalan Jl Kh. A. Dahlan – Kebonagung - Jl Panglima Sudirman - Jl Gajah Mada - Jl KH. Abdul Hamid - Jl Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl Sukarno Hatta - Jl Anjasmoro - Jl Letjen. R. Suprpto - Jl Veteran – Jl Kusuma Bangsa - Jl Wr. Supratman – Jl Ahn-ahn Utara – Jl KH. Wachid Hasyim – Jl Panglima Sudirman – Kebonagung – Jl Kh. A. Dahlan.	16 UNIT
7	D.2	Pangkalan Terminal Blandongan - Jl Ir. H. Juanda - Jl Veteran – Jl Balaikota - Pasar Besar - Jl Sukarno Hatta - Jl Jend. A. Yani – Pangkalan Pasar Kraton – Jl Jend. A. Yani - Pasar Besar - Jl Sukarno Hatta - Jl Anjasmoro – Jl Letjen R. Suprpto – Jl Veteran – Jl Ir. H. Juanda – Terminal Blandongan.	6 UNIT
8	D.3	Pangkalan Jl KH. Mansyur – Jl Patimius – Jl Sultan Agung – Jl Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl Slagah – Jl Hayam Wuruk – Jl Gajah Mada - Jl KH. Abdul Hamid - Jl Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl Sukarno Hatta – Jl Anjasmoro – Jl Letjen. R. Suprpto - Jl Veteran - Jl Kusuma Bangsa - Jl WR. Supratman – Jl Ahn-ahn Utara – Jl KH. Wachid Hasyim – Jl Hayam Wuruk – Jl Diponegoro – Jl Kusuma Bangsa – Jl Pahlawan - Jl Dr. Wahidin Utara – Jl Sunan Ampel - Jl Patimius – Krampyangan Jl Kh. Mansyur.	16 UNIT
9	E.1	Terminal Blandongan – Jl Ir. Juanda – Jl Veteran – Jl Cemara – Jl R. Suprpto – Jl Veteran – Jl Balaikota – Pasar Besar – Jl Sukarno Hatta – Jl Niaga – Jl KH. Wachid Hasyim – Jl Panglima Sudirman – Kebonagung – Jl Untung Suropati – Jl Ki Hajar Dewantoro – Jl Kh. Mansyur – Doropayung sekargadung – Bakalan – Jl Hos. Cokroaminoto – Terminal Blandongan.	7 UNIT
10	E.2	Terminal Blandongan – Jl Hos. Cokroaminoto – Bakalan – Doropayung Sekargadung – Jl Kh. Mansyur – Jl Gajah Mada – Jl Ki Hajar Dewantoro - Jl Untung Suropati – Kebonagung – Jl Panglima Sudirman – Jl Gajah Mada – Jl Kh. Abd. Chamid – Jl Raya Sukarno Hatta – Pasar Besar – Jl Raya Sukarno Hatta – Jl Anjasmoro – Jl R. Suprpto – Jl Veteran – Jl Ir. Juanda – Terminal Blandongan.	6 UNIT
11	F	Pangkalan Induk Pasar Kebonagung – Jl Untung Suropati – Jl Ki Hajar Dewantoro – Jl Patimius – Jl Kh. Hasyim Asy'ari – Jl Hos. Cokroaminoto – Terminal Blandongan – Jl Ir. H. Juanda - Jl Veteran - Jl Cemara - Jl Letjen R. Suprpto – Jl Veteran – Jl Balaikota – Jl Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl Jend. A. Yani – Kraton - Jl Jend. Gatot Subroto – Jl Jend. Urip Simoharjo Jl Untung Suropati – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.	10 UNIT

NO	NAMA TRAYEK	RUTE	BANYAK KENDARAAN
12	G.2	Pangkalan Induk Pasar Kebonagung – Jl Untung Suropati – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Pahlawan – Jl. Balakota - Pasar Besar – Jl Sukamo Hatta - Jl. Jend. Achmad Yani – Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo – Jl Untung Suropati – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.	6 UNIT
13	G.3	Pangkalan Kebonagung – Jl Panglima Sudirman - Jl Hayam Wuruk – Jl Diponegoro – Jl. Kusuma Bangsa – Jl Balaikota - Pasar Besar – Jl Sukamo Hatta - Jl. Jend. Achmad Yani – Pasar Karang Ketuk – Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.	6 UNIT
14	H	Ds.Sekar Putih - Desa Sakargadung – Perum.Cempaka Asri — Jl KH. Mansyur – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Untung Suropati – Jl Panglima Sudirman – Jl Erlangga – Jl Hasanudin – Jl Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl Sukamo Hatta - Jl. Kh. Wachid Hasyim - Jl Hayam Wuruk - Letjen– Jl Slagah – Jl DR. Wahidin Utara/Selatan – Jl Ki Hajar Dewantoro – Jl. KH. Mansyur – Perum.Cempaka Asri –Ds. Sekargadung – Ds.Sekar Putih.	3 UNIT
15	I	Pangkalan Ds. Dampo - Pangkalan Dsn. Masangan - Desa Krapyakrejo – Jl.Gatot Subroto - Depan SMUN 3 –Jl.Slamet Riyadi - Desa Ngegot - Jl Erlangga – Jl. Hasanudin – Jl Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl Sukamo Hatta – Jl KH. Wachid Hasyim – Jl Sumatera – Jl KH. Abd. Hamid – Jl Gajah Mada – Jl Erlangga – Desa Ngegot – JLSlamet Riyadi – Depan SMU3 Ds.Petahunan – Jl Gatot Subroto – Ds.Krapayakrejo – Dsn.Masangan – DsLogowok – Pangkalan Dsn. Dampo.	2 UNIT
16	K	Pangkalan terminal kebonagung – Jl Panglima Sudirman – Jl Erlangga – Wironini – Jl Hasanudin – Jl Sukamo Hatta – Pasar gading – Jl Irian Jaya – Jl Halmahera – Jl Kalimantan – Trajeng – Mayangan – Jl Pelabuhan Barat – Depot Tiga – Jl Anjasmoro – Jl RSuprpto / Arjuno – Jl Veteran – Jl Pahlawan – Jl Dr. Wahidin Utara / Selatan – RSUD Purut – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Kebonagung.	7 UNIT
17	BP	Terminal Blandongan – Jl Ir. Juanda – Jl Veteran – Jl Imam Bonjol – Pasar Besar – Jl Lombok - Jl Irian Jaya – Pasar gading – Jl Irian Jaya – Jl Lombok – Kumala – Pasar Besar – Anjasmoro – Jl.Cemara – Jl Veteran – Jl. Juanda – Terminal Blandongan.	33 UNIT

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

berikut merupakan peta jaringan trayek Kota Pasuruan Kota Pasuruan.



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

**Gambar II. 6** Peta Jaringan Trayek Angkutan Kota Pasuruan

b. Profil Jaringan Trayek Angkutan kota di Kota Pasuruan

1) Profil Trayek Lyn C

**Tabel II. 3** Profil Trayek Lyn C

		
Nama Trayek		C
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PENGUSAHA
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	3
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		33,6
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

## 2) Profil Trayek Lyn D1

**Tabel II. 4** Profil Trayek Lyn D1

		
Nama Trayek		D1
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PENGUSAHA
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	11
	Beroperasi	5
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		22
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

## 3) Profil Trayek Lyn D2

**Tabel II. 5** Profil Trayek Lyn D2

		
Nama Trayek		D2
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	4
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	T.Blandongan
	Akhir	T.Blandongan
Panjang Rute PP (KM)		31,6
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

4) Profil Trayek Lyn D3

**Tabel II. 6** Profil Trayek D3

		
Nama Trayek		D3
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	5
	Beroperasi	4
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	PANGKALANJL.KH. MANSYUR
	Akhir	PANGKALANJL.KH. MANSYUR
Panjang Rute PP (KM)		26
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

5) Profil Trayek Lyn E2

**Tabel II. 7** Profil Trayek Lyn E2

		
Nama Trayek		E2
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PENGUSAHA
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	4
Umur Rata-Rata (Tahun)		31
Jurusan	Awal	T.Blandongan
	Akhir	T.Blandongan
Panjang Rute PP (KM)		33
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

6) Profil Trayek Lyn F

**Tabel II. 8** Profil Trayek Lyn F

		
Nama Trayek		F
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	13
	Beroperasi	6
Umur Rata-Rata (Tahun)		31
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		33,8
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

7) Profil Trayek Lyn G2

**Tabel II. 9** Profil Trayek Lyn G2

		
Nama Trayek		G2
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	5
Umur Rata-Rata (Tahun)		31
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		23
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

8) Profil Trayek Lyn G3

**Tabel II. 10** Profil Trayek G3

		
Nama Trayek		G3
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	5
Umur Rata-Rata (Tahun)		31
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		23
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

*Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022*

9) Profil Trayek Lyn K

**Tabel II. 11** Profil Trayek K

		
Nama Trayek		K
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PENGUSAHA
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	9
	Beroperasi	4
Umur Rata-Rata (Tahun)		32
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		24,2
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

*Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022*

## 10) Profil Trayek Lyn BP

**Tabel II. 12** Profil Trayek Lyn BP

		
Nama Trayek		BP
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	33
	Beroperasi	17
Umur Rata-Rata (Tahun)		32
Jurusan	Awal	T.Blandongan
	Akhir	T.Blandongan
Panjang Rute PP (KM)		21,4
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

*Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022*

## 2.2 Kondisi Wilayah Kajian

### 1. Wisata Religi Kota Pasuruan

Kota Pasuruan disebut juga dengan Kota Madinah dikarenakan banyaknya wisata religi seperti Masjid Agung Al Anwar, Makam KH. Abdul Hamid dan Makam Mbah Slagah

#### a. Masjid Agung Al Anwar



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar II. 7** Masjid Agung Al Anwar

Masjid Agung Pasuruan atau disebut Masjid Al Anwar dibangun oleh Adipati Nitidiningrat (1751-1799) pada masa kekuasaannya di Pasuruan. Masjid tersebut berada di sebelah Barat Alun-alun Pasuruan. Ornamen masjid berupa kaligrafi Arab dalam bentuk-geometris, hampir semua ornamen di dinding asli sejak saat didirikannya.

b. Makam KH. Abdul Hamid



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar II. 8** Makam KH. Abdul Hamid

Komplek makam KH Abdul Hamid terletak di seberang alun-alun Pasuruan, tepatnya di belakang Masjid Agung Al Anwar. Komplek makam KH Abdul Hamid merupakan salah satu situs wisata religi yang menjadi tujuan utama di Kota Pasuruan. Namanya yang tersoroh sebagai ulama besar membuat masyarakat muslim kerap berziarah ke makam KH Abdul Hamid dan ulama lain yang dimakamkan di lokasi yang sama. KH Abdul Hamid merupakan ulama di Pasuruan yang dikenal akan ilmunya dan sifatnya yang lembut serta rendah hati. Beliau juga merupakan seorang yang banyak diidolakan para santri.

c. Makam Mbah Slagah



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar II. 9** Makam Mbah Slagah

Makam Mbah Slagah merupakan salah satu tempat wisata religi di Pasuruan. Makam tersebut berlokasi di Jl. Pahlawan No.24, Pekuncen, Panggungrejo, Kota Pasuruan, Jawa Timur dan terletak di sebelah selatan Stadion Untung Suropati. Mbah Slagah merupakan salah satu pejuang yang menyebarkan agama Islam di Pasuruan. Maka tak heran jika banyak wisatawan dan pengunjung datang untuk berzikir, berdoa, hingga mengadakan kegiatan pengajian rutin di kompleks makam tersebut. Biasanya jumlah peziarah serta wisatawan akan meningkat ketika malam Jumat atau saat memasuki malam ganjil bulan Ramadhan.

## 2. Wisata Kuliner

### a. Kebun Kuliner Kota Pasuruan



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar II. 10** Kebun Kuliner Kota Pasuruan

Kota Pasuruan memiliki tempat wisata kuliner yang berlokasi di Jl. Sultan Agung, Purutrejo, Purworejo, Kota Pasuruan. Kebun Kuliner, demikian nama tempat wisata ini. Dengan jumlah lebih dari 20 outlet makanan, warga bisa bebas memilih sesuai selera mereka sendiri, Mulai dari sajian khas Nusantara, Barat, Jepang, hingga Es krim dan berbagai camilan yang dapat menggugah selera makan tersedia disini. Kebun kuliner atau biasa disebut "bunkul" bersebrangan dengan Gor Untung Surapati sehingga menjadi ikonik ditengah Kota Pasuruan. Tempat ini selalu ramai ketika jam makan siang serta malam hari. Baik untuk makan berat maupun sekedar nongkrong bisa dilakukan disini.

### 3. Wisata Sejarah

Pemerintah Kota Pasuruan memiliki wisata heritage dengan bangunan bersejarah seperti Gedung harmoni, Taman Makam Pahlawan, Taman Kota, dan Gedung P3GI di sepanjang jalan Pahlawan

#### a. Gedung P3GI (Pusat Penelitian Perkebunan Gula Indonesia)



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar II. 11** Gedung P3GI (Pusat Penelitian Perkebunan Gula Indonesia)

Lembaga penelitian ini termasuk salah satu lembaga penelitian pertanian/perkebunan tertua di Indonesia dan pernah berperan besar dalam perkembangan pergulaan dunia. Di sektor wisata edukasi dan sejarah, Pemerintah Kota Pasuruan menggandeng Pusat Penelitian Perkebunan Gula Indonesia (P3GI) peninggalan Belanda, yang ada di Jalan Pahlawan. Banyak

peralatan pabrik gula era Belanda yang saat ini berada di P3GI. Bahkan P3GI saat ini memiliki pabrik gula mini yang masih bisa dioperasikan. Peralatan serta bangunan-bangunan lama, rel kereta beserta kereta jadul inilah yang dijadikan sebagai objek wisata edukasi dan sejarah. P3GI memiliki lahan seluas 30 hektare.

b. Taman Makam Pahlawan (Makam Untung Suropati)



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar II. 12** Taman Makam Pahlawan

Kota Pasuruan memiliki Makam Pahlawan yang terawat yang terletak di jalan pahlawan, Pekuncen Kota Pasuruan.

c. Taman Kota Pasuruan



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

### **Gambar II. 13** Taman Kota Pasuruan

Taman kota Pasuruan terletak di jalan pahlawan. Taman kota (stadstuin) Pasuruan diperkirakan mulai dibangun sekitar tahun 1930-an. Taman kota yang berfungsi rekreatif ini dahulunya diperuntukkan untuk orang Belanda. Pada tanggal 7 Agustus 1934 oleh dewan, Taman Kota Pasuruan diganti nama menjadi Burgemeester Boissevain Park untuk mengenang jasa Bossevain yang telah memerintah Kota Pasuruan selama 6 tahun.

#### d. Gedung Harmonie



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

### **Gambar II. 14** Gedung Harmonie

Gedung Harmoni merupakan salah satu bangunan bergaya indis yang masih bertahan. Bangunan ini mengalami berbagai perubahan fungsi dari masa ke masa. Bangunan ini berawal dari didirikannya ballroom pada tahun 1858 untuk memfasilitasi warga Eropa khususnya Belanda sebagai tempat hiburan kemudian pada tahun 1921 diresmikan dan diberi nama SocietetHarmonie. Selain sebagai tempat hiburan, tempat tersebut juga dijadikan tempat pertemuan dan penginapan dengan dibangunnya kamar-kamar inap. Pada tahun 1947 fungsi SocietetHarmonie berubah namanya menjadi Gedung Rakyat yang fungsinya sebagai tempat pertemuan-pertemuan dan pertunjukan-pertunjukan kesenian

tradisional rakyat khususnya Pasuruan kemudian pada tahun 1964 nama gedung rakyat diubah menjadi YPK Untung Surapati yang difungsikan sebagai sarana pendidikan sekolah kejuruan dengan ditambahkan ruang-ruang kelas baru baik pada bangunan lama atau pendirian bangunan baru.

#### Jumlah Kunjungan Wisatawan Kota Pasuruan

Dengan adanya banyak destinasi wisata religi, edukasi, kuliner dan sejarah membuat Kota Pasuruan ini banyak dikunjungi wisatawan. Berdasarkan data yang didapat dari Dinas Pariwisata, Pemuda dan Olahraga Kota Pasuruan menunjukkan kenaikan jumlah Wisatawan dan didapat angka tertinggi pada tahun 2018. Dimana pada tahun 2018 pandemi Covid-19 belum ada sehingga pada tahun 2018 menjadikan angka tertinggi wisatawan dibanding tahun lainnya. Berikut merupakan data jumlah wisatawan:



Sumber: Dinas Pariwisata, Pemuda dan Olahraga Kota Pasuruan, 2020

#### **Gambar II. 15** Jumlah Kunjungan Wisatawan Kota Pasuruan

Berdasarkan grafik diatas jumlah kunjungan wisatawan Kota Pasuruan tahun 2016 s/d 2020 memiliki tren yang fluktuatif, dimana kunjungan wisatawan tertinggi terdapat di tahun 2018 sejumlah 634.698 wisatawan dan kunjungan wisatawan terendah berada di tahun 2020 sejumlah 123.538 wisatawan. Jumlah kunjungan wisatawan di tahun 2020 mengalami penurunan signifikan dibandingkan tahun 2019 yang tercatat sebanyak 476.637 wisatawan. Hal ini dikarenakan pada tahun 2020 merupakan masa pandemi covid-19 dan terdapat kebijakan Pembatasan

Sosial Berskala Besar (PSBB) sehingga banyak wisata di Kota Pasuruan harus ditutup.

Berikut merupakan data jumlah wisatawan pada tahun 2019 dengan 3 destinasi teratas dengan jumlah wisatawan terbanyak:

**Tabel II. 13** Jumlah Wisatawan

<b>BULAN</b>	<b>WISATA RELIGI</b>	<b>WISATA KULINER</b>	<b>WISATA SEJARAH</b>
<b>JANUARI</b>	14,766	13,722	7,054
<b>FEBRUARI</b>	10,022	9,641	7,658
<b>MARET</b>	17,412	11,014	8,767
<b>APRIL</b>	14,521	6,321	9,015
<b>MEI</b>	9,873	2,865	4,417
<b>JUNI</b>	16,862	12,357	6,835
<b>JULI</b>	22,155	17,896	11,883
<b>AGUSTUS</b>	9,243	6,012	6,871
<b>SEPTEMBER</b>	11,766	14,755	3,016
<b>OKTOBER</b>	14,633	13,032	5,772
<b>NOVEMBER</b>	15,452	14,648	8,924
<b>DESEMBER</b>	20,752	16,772	9,882
<b>TOTAL</b>	<b>177,457</b>	<b>139,035</b>	<b>90,094</b>

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pasuruan, 2019*

Dari data diatas dapat disimpulkan objek wisata dengan jumlah wisatawan terbanyak adalah Wisata Religi dengan total 177,457 wisatawan dalam satu tahun dan objek wisata dengan jumlah wisatawan terkecil adalah Wisata Sejarah yaitu 90,094 wisatawan dalam satu tahun.

Berikut merupakan peta pariwisata yang berada di Kota Pasuruan dan Kabupaten Pasuruan:



Sumber: Hasil analisis, 2022

### Gambar II. 16 Peta Pariwisata Kota Pasuruan

Berdasarkan Peta Pariwisata Kota Pasuruan yang didapat dari Dinas Pariwisata, Pemuda dan Olahraga Kota Pasuruan. Banyak sekali objek wisata yang berada di Kota Pasuruan, akan tetapi belum adanya angkutan dan trayek yang memudahkan wisatawan untuk menjangkau kawasan wisata tersebut. Gambar diatas merupakan salah satu kawasan wisata yang ada di Kota Pasuruan yaitu: Masjid Agung Kota Pasuruan, Makam KH. Abdul Hamid, Makam Mbah Slagah, Gedung harmonie, Taman Kota Pasuruan, P3GI, Kebun Kuliner, Taman jam agung, Taman pekuncen, Taman sekargadung, Taman hayati, Taman lansia, Hutan Mangrove, Petik laut, Perahu Hias.

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 Angkutan Umum**

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, nyaman, aman, dan terjangkau dengan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. (undang undang no 22 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, 2009). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2019 Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, dijelaskan bahwa Angkutan perkotaan adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota dengan menggunakan mobil Bus dan /atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur. Pada rencana umum Jaringan Trayek perkotaan memuat paling sedikit:

- a. Asal dan tujuan trayek perkotaan
- b. Tempat persinggahan trayek perkotaan
- c. Jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota
- d. Perkiraan permintaan jasa penumpang angkutan perkotaan, dan
- e. Jumlah kebutuhan kendaraan angkutan perkotaan.

#### **3.2 Trayek Angkutan**

Trayek adalah lintasan kendaraan motor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. Menurut Purwantoro (2005), jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan

jaringan pelayanan angkutan orang. Trayek Perkotaan adalah trayek yang seluruhnya berada dalam suatu wilayah perkotaan sedangkan jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. (SK.687/2002)

Penentuan rute jaringan trayek dilakukan dengan mempertimbangkan

- a. Pola pergerakan penumpang angkutan umum Rute angkutan umum yang baik adalah mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk, sehingga transfer moda pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.
- b. Kepadatan penduduk Salah satu faktor yang menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah yang memiliki potensi permintaan yang tinggi.
- c. Daerah pelayanan. Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah yang potensial juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.
- d. Pola tata guna lahan Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna lahan dengan potensi permintaan yang tinggi.
- e. Karakteristik jaringan Pola pelayanan trayek angkutan umum ditentukan oleh kondisi jaringan jalan. Karakteristik jaringan jalan tersebut meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan dan tipe operasi jalur.

### **3.3 Wisatawan**

Menurut Undang – undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, wisatawan adalah orang – orang yang melakukan kegiatan wisata. Menurut (Bungin 2020) wisatawan adalah semua orang yang

melakukan perjalanan wisata, perjalanan itu bukan untuk menetap dan tidak untuk mencari nafkah ditempat yang dikunjungi. Kunjungan atau perjalanan wisatawan dipengaruhi oleh beberapa faktor menurut (Lau & McKercher 2006) yaitu:

1. Faktor motivasi kunjungan setiap manusia, pihak perjalanan dan tipe perjalanan.
2. Geomorfologi tujuan atau faktor fisik lokasi tujuan.
3. Perjalanan sebagai tujuan utama atau tujuan sekunder, pemilihan transportasi.
4. Faktor waktu yaitu lamanya waktu kunjungan di tujuan wisata atau total durasi perjalanan.

### **3.4 Daya Tarik Wisata Daerah Tujuan Wisata**

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Kepariwisata Nasional, yang dimaksud Daerah Tujuan Wisata yang selanjutnya disebut Destinasi Pariwisata adalah kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif yang didalamnya terdapat Daya Tarik Wisata, Fasilitas Umum, Fasilitas Pariwisata, aksesibilitas, serta masyarakat yang saling terkait dan melengkapi terwujudnya kepariwisataan.

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

### **3.5 Permintaan Transportasi**

(Morlok, 1998), Pengangkutan orang atau barang biasanya bukan merupakan tujuan akhir tetapi dilakukan untuk mencapai tujuan lain, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (derived demand), yang timbul dari permintaan akan barang atau jasa lain. Dengan demikian, permintaan transportasi baru akan ada jika ada

faktor pendorongnya. (Setijowarno dan Frazila, 2001), pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari:

- a. Kebutuhan seseorang untuk berjalan darisuatu lokasi ke lokasi yang lain untuk melakukan suatu kegiatan;
- b. Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan.

Dalam hal ini, sifat turunan angkutan penumpang dari kebutuhan tercermin dalam perjalanan-perjalanan yang diadakan untuk mencapai suatu tujuan tertentu, seperti pergi bekerja, berbelanja, berenang ke pantai dan sebagainya. Jadi faktor-faktor yang mempengaruhi jumlah perjalanan ke suatu tempat adalah jenis kegiatan yang dapat dilakukan atau tingkat pencapaian tujuan perjalanan, dan biaya untuk mencapai tujuan tersebut. Dengan kata lain, perjalanan timbul karena adanya kegiatan yang ada di masyarakat. Semakin banyak dan pentingnya kegiatan yang ada, maka tingkat perjalanan juga semakin meningkat. Permintaan transportasi muncul dari perilaku manusia yang memindahkan orang atau barang yang memiliki karakteristik khusus. Ciri-ciri khusus ini bersifat permanen dan terjadi dari waktu ke waktu dan mengalami jam sibuk di pagi hari saat orang memulai aktivitas dan sore hari saat mereka pulang kerja. Tidak hanya mengalami poin tinggi tetapi juga terendah pada hari-hari tertentu dalam setahun. Kebutuhan dan perilaku yang konstan ini membentuk dasar dari permintaan transportasi. Permintaan dibagi menjadi 2, yaitu:

1) Permintaan Aktual

Merupakan jumlah permintaan angkutan umum yang sudah ada. Dimana diketahui jumlah penduduk suatu kota yang berlaku dalam menggunakan transportasi umum.

2) Permintaan Potensial

Merupakan permintaan yang diikuti dengan kemampuan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum tetapi orang tersebut belum dapat mewujudkan kemampuan tersebut karena kurangnya informasi tentang pelayanan angkutan umum atau karena belum terlayani atau jauh dari jangkauan untuk mendapatkan pelayanan angkutan umum. (Riyanto,

2002), Dalam memilih moda angkutan umum penumpang, ada dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan, yaitu:

a) Kelompok Pilihan (Choice)

Kelompok Pilihan (Choice) adalah kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya dan memiliki akses kendaraan pribadi.

b) Kelompok Ketergantungan (Captive)

Kelompok Ketergantungan (Captive) adalah kelompok yang bergantung pada angkutan umum untuk melakukan mobilitasnya. Captive user (pengguna captive) angkutan umum didefinisikan sebagai orang yang berangkat dari rumah (asal) tidak memiliki atau tidak menggunakan kendaraan pribadi atau tidak memiliki pilihan lain kecuali angkutan umum.

Dalam analisis demand potensial dilakukan prediksi dalam menggunakan angkutan umum. Apabila angkutan umum sudah dilakukan peningkatan pelayanan apakah masyarakat yang bersedia pindah ke angkutan umum dari kendaraan pribadi akan benar-benar pindah atau tidak. Menurut jurnal (ITERA,2020) prediksi penumpang terbagi menjadi 3 skenario yaitu potensi penumpang pesimis (25%), potensi penumpang moderat (50%), dan potensi penumpang optimis (75%). Penentuan nilai presentase masing-masing scenario tersebut sudah ditentukan berdasarkan penelitian yang sama yang pernah dilakukan dan pertimbangan pengamatan kondisi yang sering terjadi.

### **3.6 Penentuan Sampel**

Sampel adalah sebagian atau wakil dari populasi yang diteliti (Arikunto, 2002: 109). Apabila jumlah responden kurang dari 100, sampel diambil semua sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi. Selanjutnya apabila jumlah responden lebih dari 100, maka pengambilan sampel 5% - 10% atau 20% - 25% atau lebih (Arikunto, 2002:109).

Beberapa alasan pengambilan sampel adalah:

1. Kemampuan peneliti dilihat dari waktu, tenaga dan dana.
2. luasnya wilayah pengamatan, karena menyangkut banyaknya data.
3. lebih mudah penyebaran angket karena sudah ditentukan jumlahnya.

Untuk mengetahui sampel wisatawan dilakukan survei terlebih dahulu dari populasi yang ada lalu diambil sampel untuk dilakukan survei wawancara wisatawan. Adapun pengambilan sampel yang penulis lakukan untuk mengetahui karakteristik wisatawan dengan metode wawancara, digunakan metode sampel dengan rumus Slovin. Margin of error yang digunakan yaitu 5% karena jumlah populasi lebih dari 100 dan minimal 5%.

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

**Rumus III. 1** Metode Slovin

Keterangan :

n = Jumlah sampel

e = Tingkat kesalahan (faktor error) (5%)

N = Jumlah populasi

**Tabel III. 1** Jumlah Sampel Penelitian

No	Objek Wisata	Jumlah Pengunjung pada tahun 2019			
		Per Bulan	Per Minggu	Per Hari	Sampel
1	Wisata Religi	22,155	5,539	791	141
2	Wisata Kuliner	17,896	4,474	639	114
3	Wisata Sejarah	11,883	2,971	424	76
<b>Total</b>					<b>331</b>

Sumber : Hasil Analisis,2022

Hasilnya merupakan jumlah sampel per lokasi wisata, untuk menghitung factor ekspansi dengan membagi jumlah populasi pada tiap lokasi wisata dengan jumlah sampel.

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

**Rumus III. 2** Faktor Ekspansi

**Tabel III. 2** Jumlah Sampel Wawancara

No	Objek Wisata	Per Hari	Proporsi (%)	Sampel	Pembulatan	Rumus (Slovin)	Ekspansi
1	Wisata Religi	791	43%	140.37	141	$N/(1+(N \times e^2))$	5.61
2	Wisata Kuliner	639	34%	113.40	114		5.61
3	Wisata Sejarah	424	23%	75.24	76		5.58
<b>TOTAL</b>		<b>1854</b>	<b>100%</b>		<b>331</b>		
<b>TOTAL SAMPEL</b>		<b>329.02</b>					

Dari tabel diatas, diketahui bahwa jumlah sampel yang harus diambil dari seluruh kawasan wisata yang menjadi objek penelitian adalah sebanyak 331 wisatawan. Dimana dari 331 akan di ambil sampel dengan proporsi yang berbeda-beda tiap lokasi wisata. Survei wawancara ini dibutuhkan untuk mendapatkan data yang akan dibutuhkan untuk analisis selanjutnya hingga akhir penelitian.

### 3.7 Parameter Kinerja Angkutan

#### 1. Kapasitas Kendaraan

Kapasitas kendaraan ialah daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum.

#### 2. Waktu Operasi Kendaraan

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

### 3. Kecepatan Perjalanan

Kecepatan perjalanan merupakan kecepatan perjalanan dari titik awal ke titik akhir rute trayek

$$\text{Kecepatan} = \frac{60 \times \text{panjang rute}}{\text{Waktu perjalanan}}$$

#### **Rumus III. 3** Kecepatan Perjalanan

*Sumber: Pedoman PKL MTJ 2022*

### 4. Faktor Muat (Load Factor)

Faktor Muat (Load Faktor) ialah presentase perbandingan jumlah penumpang yang berada dalam kendaraan dengan kapasitas kendaraan. Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70% sedangkan untuk rencana operasi adalah 100%

$$LF = \frac{\text{Jumlah pnp dalam kendaraan}}{\text{Kapasitas}} 100\%$$

#### **Rumus III. 4** Faktor Muat

*Sumber: Pedoman PKL MTJ 2022*

### 5. Waktu Perjalanan (Travel Time)

Travel time ialah perbandingan dari panjang trayek dengan kecepatan kendaraan.

$$\text{Travel Time} = \frac{\text{Panjang Trayek}}{\text{Kecepatan}}$$

#### **Rumus III. 5** Waktu Perjalanan

*Sumber: SK Dirjen 687 Tahun 2002*

### 6. Waktu Henti (Lay Over Time)

Lay over time ialah waktu berhenti di simpul

$$\text{LOT} = 10\% \times \text{Travel Time}$$

#### **Rumus III. 6** Waktu Henti

*Sumber: SK Dirjen 687 Tahun 2002*

## 7. Waktu Sirkulasi (Round Trip Time)

Waktu sirkulasi dengan pengaturan kecepatan kendaraan rata-rata 30 km/ jam dengan deviasi waktu sebesar 5% dari waktu perjalanan. waktu sirkulasi dapat dihitung dengan rumus:

$$CT_{ABA} = (T_{AB} + T_{BA}) + (T_{TA} + T_{TB}) + (\delta_{AB} + \delta_{BA})$$

### **Rumus III. 7** Waktu Sirkulasi

*Sumber: SK Dirjen 687 Tahun 2002*

Keterangan:

CTABA = Waktu antara 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

$\delta_{AB}$  = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B

$\delta_{BA}$  = Deviasi waktu perjalanan dari B ke A

TTA = Waktu henti kendaraan di A

TTB = Waktu henti kendaraan di B

## 8. Headway

Headway adalah selisih waktu keberangkatan atau kedatangan antara kendaraan angkutan dengan kendaraan angkutan dibelakangnya dalam satu rute pada satu titik tertentu.

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

### **Rumus III. 8** Headway Kebutuhan Armada

*Sumber: SK Dirjen 687 Tahun 2002*

Keterangan: H = Waktu antara (menit)

P = Jumlah penumpang per jam pada sesi terpadat

C = Kapasitas kendaraan

Lf = Faktor muat, diambil 70% (pada kondisi dinamis)

Catatan: H ideal: 5 – 10 menit dan H puncak: 2 – 5 menit

## 9. Frekuensi

Frekuensi ialah jumlah angkutan umum yang melewati suatu titik dalam satu jam. Menurut Bank dunia frekuensi yang baik untuk waktu sibuk sebesar 12 kendaraan per/jam.

$$f = \frac{60}{\text{headway}} \text{ (kendaraan/jam)}$$

**Rumus III. 9** Frekuensi

Sumber: Pedoman PKL MTJ 2022

Keterangan : F = Frekuensi (kendaraan/jam)

10. Kebutuhan Armada

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

**Rumus III. 10** Kebutuhan Armada

Sumber: SK Dirjen 687 Tahun 2002

Keterangan: K = Jumlah Kendaraan

H = Waktu antara (menit)

CT = Waktu sirkulasi

fA = Faktor ketersediaan Kendaraan (100%)

### 3.8 Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan Tarif

Biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan penumpang umum yang dinyatakan dalam rupiah. Tarif angkutan umum merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata satu perjalanan (tarif BEP) dan ditambah 10% untuk keuntungan perusahaan.

Untuk perhitungan BOK dan tarif menggunakan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.792/AJ.205/DRJD/2021 sebagai berikut.

1. Tarif angkutan umum penumpang kota, rumusnya adalah

$$\text{Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata – rata}) \times 10\%$$

$$\text{Tarif pokok} = \frac{\text{total biaya pokok}}{\text{faktor pengisian X kapasitas kendaraan}}$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{tarif pokok} \times \text{jarak rata – rata}$$

**Rumus III. 11** Penentuan Tarif

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

2. Biaya pokok adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan, rumusnya adalah  
Biaya Pokok = Biaya Langsung + Biaya Tak Langsung

**Rumus III. 12** Biaya Pokok

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

3. Faktor muat (Load Factor) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%).

$$\text{Faktor Muat} = \frac{\text{Jumlah Penumpang}}{\text{Kapasitas}} \times 100\%$$

**Rumus III. 13** Faktor Muat

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

4. Km Tempuh Kendaraan

$$\text{Km tempuh/tahun} = \text{Km tempuh/hari} \times \text{operasi tempuh/tahun}$$

**Rumus III. 14** Km Tempuh Kendaraan

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

5. Km Tempuh Kendaraan SO/Tahun

$$\text{Km tempuh kendaraan SO/tahun} = \text{Kmtempuh/tahun} \times \text{jumlah kend SO}$$

**Rumus III. 15** Km Tempuh Kendaraan SO/Tahun

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

6. Produksi Penumpang Orang

$$\text{Jumlah penumpang} = (\text{Jumlah SO} \times \text{Frekuensi/hari} \times \text{hari operasi/bulan} \times \text{bulan operasi/tahun} \times \text{kapasitas terjual/rit})$$

**Rumus III. 16** Produksi Penumpang Orang

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

7. Produksi Penumpang Km (Seat-km)

Produksi penumpang km= (Jumlah SO x Frekuensi/hari x hari operasi/bulan x bulan operasi/tahun x jarak tempuh/rit x kapasitas terjual/rit)

**Rumus III. 17** Produksi Penumpang Km (Seat-km)

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

8. Biaya Penyusutan Kendaraan

Biaya penyusutan adalah biaya manfaat yang dicadangkan tiap tahun sepanjang umur ekonomis kendaraan. Penyusutan kendaraan dihitung berdasarkan harga kendaraan baru, BBM dan ongkos angkut. Nilai residu adalah 20% dari harga kendaraan.

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

**Rumus III. 18** Biaya Penyusutan Kendaraan

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

9. Gaji Tunjangan

Biaya awak kendaraan per km  $\frac{\text{Biaya awak kendaraan/tahun}}{\text{Km tempuh/tahun}}$

**Rumus III. 19** Gaji Tunjangan

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

10. Biaya BBM

Penggunaan bahan bakar tergantung dari jenis bahan bakar dan jarak tempuh kendaraan.

Biaya BBM =  $\frac{\text{pemakaian BBM/tahun}}{\text{Km tempuh per hari}}$

**Rumus III. 20** Biaya BBM

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

11. Ban

Daya tahan ban MPU rata-rata 24.000 Km.

Biaya Ban =  $\frac{\text{Jumlah pemakaian ban x harga ban/buah}}{\text{Km daya tahan ban}}$

**Rumus III. 21** Biaya Ban

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

12. Biaya servis kecil

Biaya Servis kecil dilakukan setelah km tempuh 4.000 km disertai penggantian oli mesin, oli gemuk, dan minyak rem, rata-rata servis kecil dilakukan 3 bulan sekali.

$$\text{Biaya Servis Kecil} = \frac{\text{biaya servis kecil}}{\text{km servis kecil}}$$

**Rumus III. 22** Biaya servis kecil

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

13. Biaya servis besar

Servis besar dilakukan setelah tempuh 10.000 km dan penggantian oli mesin, oli transmisi, oli gardan, gemuk, filter oli, filter udara, minyak rem, dan sebagainya.

$$\text{Biaya Servis Besar} = \frac{\text{biaya servis besar}}{\text{km servis besar}}$$

**Rumus III. 23** Biaya servis besar

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

14. Overhaul Mesin

Overhaul mesin dilakukan dengan interval 300.000 km.

$$\text{Overhaul Mesin} = \frac{\text{biaya overhaul}}{\text{Interval Overhaul}}$$

**Rumus III. 24** Overhaul Mesin

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

15. Overhaul Body

Overhaul body dilakukan dengan interval 360.000 km.

$$\text{Overhaul Body} = \frac{\text{biaya overhaul}}{\text{Interval Overhaul}}$$

**Rumus III. 25** Overhaul Body

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

16. Pemeliharaan Body

$$\text{Pemeliharaan Body} = \frac{\text{biaya}}{\text{Km tempuh/tahun}}$$

**Rumus III. 26** Pemeliharaan Body

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

17. Retribusi Terminal

$$\text{Retribusi} = \frac{\text{Retribusi Terminal/tahun}}{\text{Km tempuh/tahun}}$$

**Rumus III. 27** Retribusi Terminal

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

18. STNK (Pajak Kendaraan)

STNK diperpanjang setiap 5 tahun sekali, namun pembayaran pajak dibayar setiap 1 tahun sekali.

$$\text{Biaya STNK} = \frac{\text{Biaya STNK}}{\text{Km tempuh/nulan}}$$

**Rumus III. 28** Biaya STNK

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

19. KIR

Uji KIR adalah uji berkala yang dilakukan setiap 6 bulan sekali. Uji ini bertujuan menjaga kelayakan kendaraan.

$$\text{Biaya KIR} = \frac{\text{Biaya KIR/tahun}}{\text{Km tempuh/tahun}}$$

**Rumus III. 29** Biaya KIR

*Sumber : SK Dirjen No 792 Tahun 2021*

## **BAB IV**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

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

Alur penelitian digunakan untuk mempermudah dalam pemahaman proses-proses yang dilakukan dalam pengerjaan penelitian. Kota Pasuruan merupakan kota yang terkenal akan wisata religinya, maka dari itu Kota Pasuruan banyak dikunjungi wisatawan dari luar Kota Pasuruan. Kerangka pikir yang dibangun untuk melaksanakan studi ini diawali dengan adanya kebutuhan untuk mengkaji trayek angkutan menuju kawasan wisata di Kota Pasuruan, yang merupakan bentuk integrasi kegiatan antara sektor transportasi khususnya angkutan darat dan kepariwisataan daerah.

Dengan latar belakang tersebut peneliti mempunyai gagasan untuk melakukan penelitian ini dengan mengaktifkan kembali trayek dan angkutan yang dapat terkoneksi antar kawasan wisata sehingga wisatawan dapat menggunakan angkutan untuk menjangkau kawasan wisata satu dengan yang lain tanpa menggunakan kendaraan pribadi.

Pelaksanaan jadwal penelitian ini dilakukan saat kegiatan Praktik Kerja Magang Prodi MTJ yaitu mulai pada tanggal 23 Mei 2022 sampai dengan 17 Juni 2022. Adapun pelaksanaan pengumpulan data primer dan data sekunder yaitu wawancara kepada wisatawan dilakukan pada minggu ke-3 pelaksanaan Praktik Kerja Magang. Pengumpulan data sekunder berupa wawancara wisatawan dilakukan di 3 objek wisata, yaitu Wisata Religi, Wisata Kuliner, Wisata Sejarah.

Setelah data sekunder dan data primer terkumpul, analisa data yang dilakukan yaitu: Analisis Karakteristik wisatawan dan demand, mengkaji trayek B1 yang sudah tidak beroperasi, penentuan kinerja pelayanan angkutan, Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan tarif.

## 4.2 Bagan Alir Penelitian

Proses penelitian ini diawali dari melakukan observasi atau pengamatan pada wilayah kajian studi, kemudian perumusan masalah di wilayah kajian studi yang menjadi objek penelitian. Untuk lebih mempermudah dalam memahami proses-proses pengerjaan penelitian ini maka perlu dibuat bagan alir penelitian. Bagan alir penelitian merupakan tahapan penelitian. Berikut penjelasan bagan alir penelitian ini :

a. Identifikasi Masalah

Pada tahapan proses identifikasi masalah ini terdapat berbagai macam masalah yang ada pada wilayah studi. Setelah didapatkannya beberapa masalah yang ada, kemudian diambil beberapa permasalahan yang dirumuskan.

b. Rumusan Masalah

Rumusan masalah merupakan pertanyaan penelitian yang perlu dilakukan jawaban atau analisa.

c. Pengumpulan Data

Pengumpulan data ini meliputi pengumpulan dari data primer dan data sekunder. Untuk data primer dilakukannya survei yang terkait dengan kondisi lapangan yaitu survei wawancara dan peta pariwisata Kota Pasuruan sedangkan untuk data sekunder berupa peta jaringan jalan Kota Pasuruan, peta jaringan trayek Kota Pasuruan, dan data jumlah kunjungan wisata.

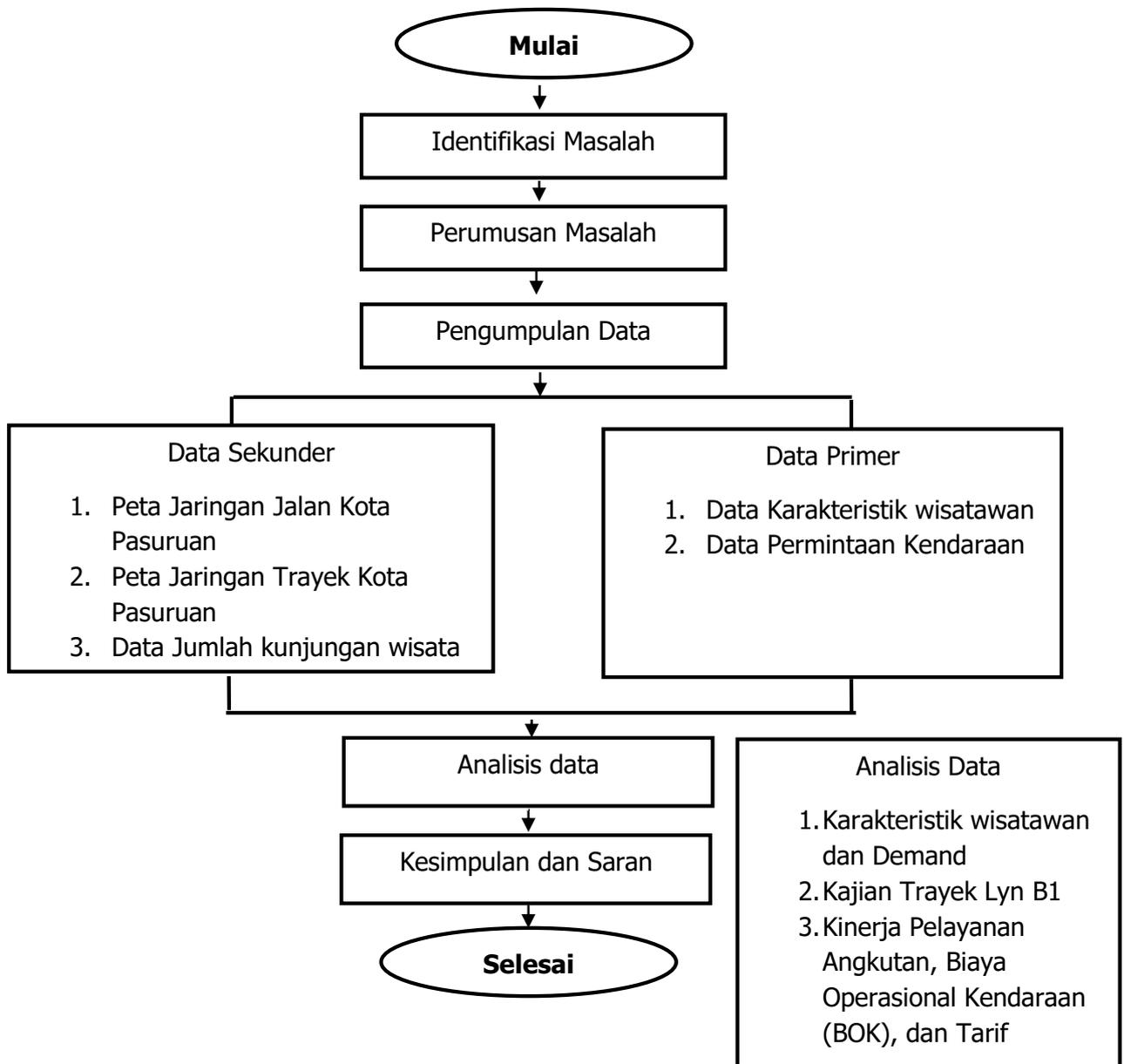
d. Analisis Data dan Pemecahan Masalah

Setelah dilakukannya pengumpulan data maka dari data yang telah dikumpulkan dilanjutkan untuk dilakukannya analisis guna mendapatkan kondisi saat ini dari wilayah studi.

e. Kesimpulan dan Saran

Setelah di dapatkannya hasil kondisi saat ini pada tahapan pengolahan data yang telah dilakukan tahap ini merupakan tahap yang menindak lanjuti kepada perbandingan kondisi terkini dengan standar pelayanan minimal yang ada serta rekomendasi alternatif terbaik untuk pemecahan masalah.

Adapun Bagan alir penelitian dapat digambarkan sebagai berikut:



Sumber : Hasil Analisis, 2022

**Gambar IV. 1** Bagan Alir Penelitian

### 4.3 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data primer dan data sekunder serta pendekatan literatur-literatur yang berhubungan dengan penulisan Kertas Kerja Wajib dan dikelompokkan menjadi :

#### 1. Data Primer

Data Primer adalah Data yang diperoleh secara langsung, dalam bentuk survei lapangan yang dilakukan dengan observasi dan wawancara, dengan tujuan untuk mengetahui kondisi eksisting guna merumuskan permasalahan yang harus ditangani. Data yang diperlukan adalah:

- a. Data karakteristik wisatawan terkait dengan jenis kelamin wisatawan, usia wisatawan, karakteristik pengunjung, pendapatan wisatawan, pekerjaan wisatawan, jenis kendaraan yang digunakan wisatawan, waktu berangkat wisatawan, waktu pulang wisatawan, biaya perjalanan wisatawan, waktu tempuh wisatawan, kesediaan adanya angkutan, alasan berpindah moda ke angkutan, dan asal tujuan perjalanan wisatawan
- b. Data permintaan kendaraan yang diperoleh dari data karakteristik wisatawan

#### 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi terkait atau sumber lain yang ada kaitannya dengan penelitian yang dilakukan. Data sekunder yang diperoleh dari kantor Dinas Pariwisata, Pemuda dan Olahraga Kota Pasuruan dan Dinas Perhubungan Kota Pasuruan. Data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah:

- a. Peta jaringan jalan Kota Pasuruan diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Pasuruan
- b. Peta jaringan trayek dari Dinas Perhubungan Kota Pasuruan
- c. Jumlah kunjungan wisatawan diperoleh dari Dinas Pariwisata, Pemuda dan Olahraga Kota Pasuruan

#### **4.4 Teknik Analisis Data**

Setelah diperoleh data kemudian dilakukannya analisis guna mendapatkan kondisi eksisting dari wilayah studi. Analisis yang akan dilakukan adalah:

##### **1. Analisis Karakteristik Wisatawan dan Demand**

Sebelum melakukan analisis karakteristik wisatawan, terlebih dahulu dilakukan perhitungan untuk pengambilan sampel berdasarkan data kunjungan wisatawan baik hari kerja maupun hari libur. Setelah melakukan pengambilan sampel maka dapat menentukan :

- a. Usia wisatawan
- b. Jenis kelamin wisatawan
- c. Karakteristik pengunjung
- d. Pendapatan wisatawan
- e. Pekerjaan wisatawan
- f. Jenis kendaraan yang digunakan wisatawan
- g. Waktu berangkat wisatawan
- h. Waktu pulang wisatawan
- i. Biaya perjalanan wisatawan
- j. Waktu tempuh wisatawan
- k. Ketersediaan adanya angkutan
- l. Alasan berpindah moda ke angkutan
- m. Asal tujuan perjalanan wisatawan

##### **2. Analisis trayek lyn B1**

Mengaktifkan kembali trayek lyn B1 yang merupakan trayek tidak beroperasi yang melewati kawasan wisata di Kota Pasuruan untuk memberikan kemudahan dalam menjangkau kawasan wisata di Kota Pasuruan.

3. Analisis kinerja pelayanan angkutan
  - a. Kapasitas kendaraan
  - b. Waktu Operasional
  - c. Kecepatan perjalanan
  - d. Faktor Muat (Load Faktor)
  - e. Waktu Perjalanan (Travel Time)
  - f. Waktu henti (Lay Over Time)
  - g. Waktu Sirkulasi (Round Trip Time)
  - h. Headway
  - i. Frekuensi
  - j. Kebutuhan Jumlah Armada

4. Analisis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan Tarif
  - a. Biaya Langsung.

Biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap biaya tidak tetap. Biaya langsung meliputi:

- 1) Penyusutan kendaraan
- 2) Bunga modal
- 3) Gaji dan tunjangan awak kendaraan<sup>14</sup>
- 4) Bahan bakar minyak (BBM)
- 5) Ban
- 6) Servis kecil
- 7) Servis besar
- 8) Penambahan oli mesin
- 9) Suku cadang dan bodi
- 10) Cuci kendaraan
- 11) Retribusi terminal
- 12) STNK/ pajak kendaraan
- 13) Kir
- 14) Asuransi (kendaraan dan awak kendaraan).

b. Biaya Tidak Langsung

Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, terdiri atas biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tidak langsung terdiri atas:

- 1) Biaya pegawai selain awak kendaraan:
  - a) Gaji/ upah
  - b) Uang lembur
  - c) Tunjangan sosial
- 2) Biaya pengelolaan
  - a) Penyusutan bangunan kantor
  - b) Penyusutan pool dan bengkel
  - c) Penyusutan inventaris / alat kantor
  - d) Penyusutan sarana bengkel
  - e) Biaya administrasi kantor
  - f) Biaya pemeliharaan kantor
  - g) Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
  - h) Biaya listrik dan air
  - i) Biaya telepon dan telegram
  - j) Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan
  - k) Pajak perusahaan
  - l) Izin trayek
  - m) Izin usaha
  - n) Biaya pemasaran

## **4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian**

### 4.4.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di beberap lokasi yaitu:

1. Objek Wisata
  - 1) Wisata Religi
  - 2) Wisata Kuliner
  - 3) Wisata Sejarah

b. Data Sekunder

- 1) Dinas Perhubungan Kota Pasuruan
- 2) Dinas Pariwisata, Pemuda dan Olahraga Kota Pasuruan

4.4.2 Jadwal Penelitian

Pelaksanaan jadwal penelitian ini dilakukan saat kegiatan Praktik Kerja Magang Prodi MTJ yaitu mulai pada tanggal 23 Mei 2022 sampai dengan 17 Juni 2022. Adapun pelaksanaan pengumpulan data primer yaitu survei wawancara kepada wisatawan dilakukan pada minggu ke-3 pelaksanaan Praktik Kerja Magang di obyek wisata di Kota Pasuruan.

**Tabel V. 1** Jadwal Penelitian

NO	KEGIATAN	LOKASI	WAKTU PENELITIAN					
			TAHUN 2022					
			MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS
1	PENGUMPULAN DATA	KOTA PASURUAN						
2	PEMILIHAN JUDUL KKW	KOTA PASURUAN						
3	PENYUSUNAN LAPORAN PROGRES	PTDI-STTD						
4	ANALISIS DATA DAN LAPORAN PENYUSUNAN PROGRES	PTDI-STTD						
5	PENGUMPULAN DRAFT KKW DAN SEMINAR AKHIR	PTDI-STTD						

*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022*

## **BAB V**

### **ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH**

#### **5.1 Analisis Karakteristik Wisatawan dan Demand**

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

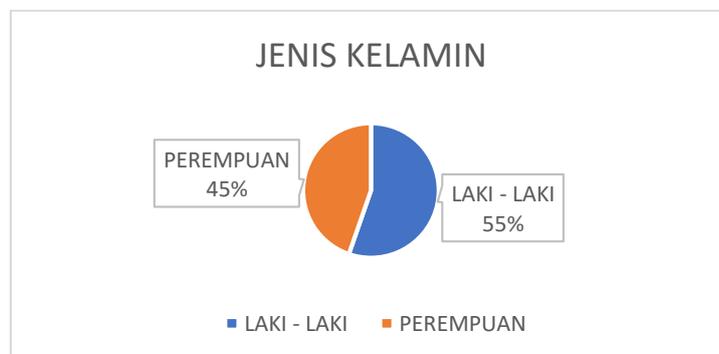
##### 5.1.1 Analisis Jenis Kelamin Wisatawan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan jenis kelamin sebagai berikut.

**Tabel V. 2** Jenis Kelamin Wisatawan

NO	JENIS KELAMIN	POPULASI	PERSEN
1	LAKI - LAKI	183	55%
2	PEREMPUAN	148	45%
TOTAL		331	100%

*Sumber : Hasil Analisis,2022*



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar V. 1** Jenis Kelamin Wisatawan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa wisatawan yang berkunjung di wilayah Kota Pasuruan didominasi oleh wisatawan berjenis laki-laki dengan persentase 55% yaitu 183 orang sedangkan wisatawan berjenis perempuan sebesar 45% yaitu 148 orang dari total keseluruhan wisatawan.

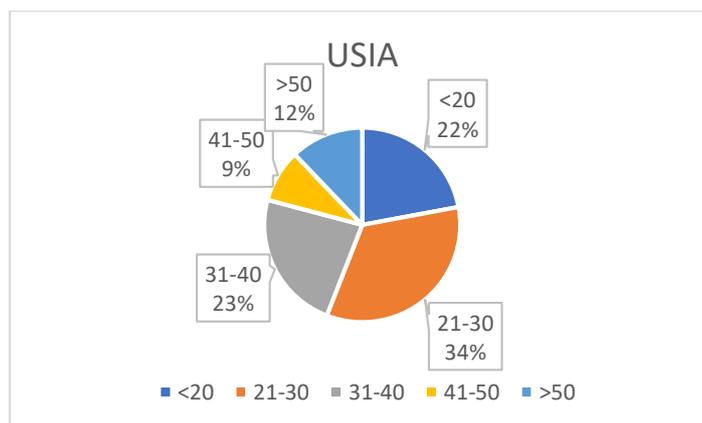
### 5.1.2 Analisis Usia Wisatawan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan usia sebagai berikut.

**Tabel V. 3** Usia Wisatawan

NO	USIA	POPULASI	PERSEN
1	<20	73	22%
2	21-30	112	34%
3	31-40	77	23%
4	41-50	29	9%
5	>50	40	12%
TOTAL		331	100%

*Sumber : Hasil Analisis,2022*



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar V. 2** Usia Wisatawan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa wisatawan yang berkunjung di wilayah Kota Pasuruan didominasi oleh wisatawan usia 21 – 30 tahun dengan persentase 34% yaitu 112 orang sedangkan

terkecil adalah usia 41 - 50 tahun dengan persentase 9% yaitu 29 orang dari total keseluruhan wisatawan.

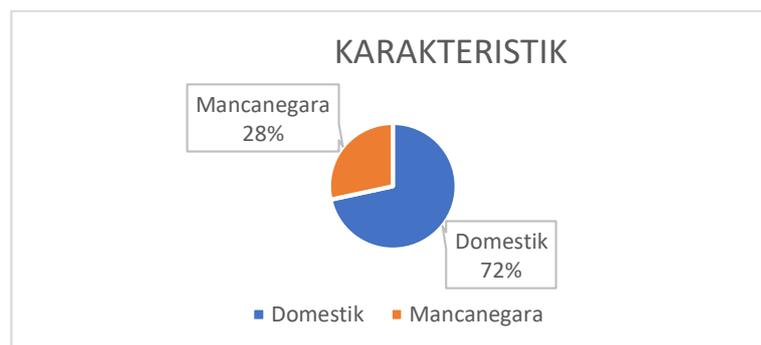
### 5.1.3 Analisis Karakteristik Pengunjung

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan karakteristik pengunjung sebagai berikut.

**Tabel V. 4** Karakteristik Pengunjung

NO	PENGUNJUNG	POPULASI	PERSEN
1	Domestik	237	72%
2	Mancanegara	94	28%
Total		331	100%

*Sumber : Hasil Analisis,2022*



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar V. 3** Karakteristik Pengunjung

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa wisatawan yang berkunjung di wilayah Kota Pasuruan didominasi oleh pengunjung domestik dengan persentase 72% yaitu 237 orang sedangkan pengunjung mancanegara sebesar 28% yaitu 94 orang dari total keseluruhan wisatawan.

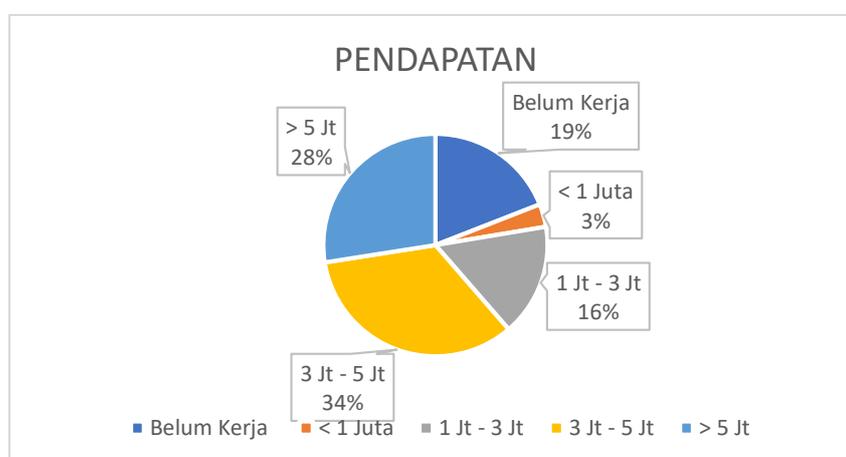
### 5.1.4 Analisis Pendapatan Wisatawan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan pendapatan wisatawan sebagai berikut.

**Tabel V. 5** Pendapatan Wisatawan

NO	PENDAPATAN	POPULASI	PERSEN
1	Belum Kerja	63	19%
2	< 1 Juta	11	3%
3	1 Jt - 3 Jt	54	16%
4	3 Jt - 5 Jt	112	34%
5	> 5 Jt	91	27%
Total		331	100%

Sumber : Hasil Analisis,2022



Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 4** Pendapatan Wisatawan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa pendapatan wisatawan terbanyak di Kota Pasuruan adalah 3 juta – 5 juta dengan persentase 34% yaitu 112 orang sedangkan pendapatan terkecil adalah kurang dari 1 juta dengan persentase sebesar 3% yaitu 11 orang dari total keseluruhan wisatawan.

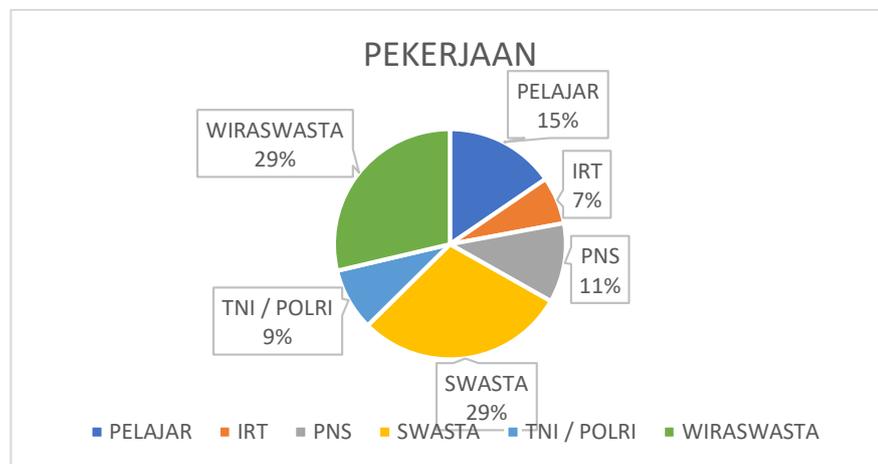
#### 5.1.5 Analisis Pekerjaan Wisatawan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan pekerjaan wisatawan sebagai berikut.

**Tabel V. 6** Pekerjaan Wisatawan

NO	PEKERJAAN	POPULASI	PERSEN
1	PELAJAR	51	15%
2	IRT	22	7%
3	PNS	37	11%
4	SWASTA	97	29%
5	TNI / POLRI	29	9%
6	WIRASWASTA	95	29%
TOTAL		331	100%

Sumber : Hasil Analisis,2022



Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 5** Pekerjaan Wisatawan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa pekerjaan wisatawan terbanyak di Kota Pasuruan adalah swasta dengan persentase 29% yaitu 97 orang sedangkan pekerjaan paling sedikit adalah IRT dengan persentase sebesar 7% yaitu 22 orang dari total keseluruhan wisatawan.

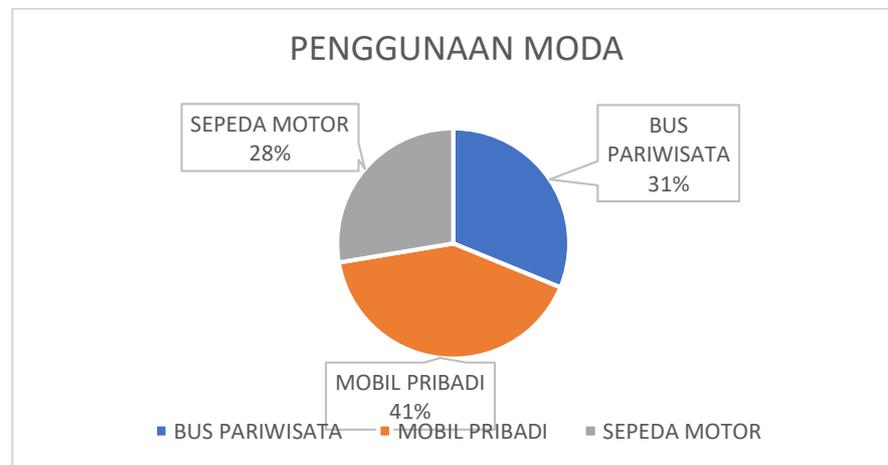
#### 5.1.6 Analisis Jenis Kendaraan yang Dgunakan wisatawan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan wisatawan sebagai berikut.

**Tabel V. 7** Jenis Kendaraan yang Dgunakan wisatawan

NO	OBJEK WISATA	PRESENTASE		
		BUS PARIWISATA	MOBIL PRIBADI	SEPEDA MOTOR
1	Wisata Religi	34%	38%	28%
2	Wisata Kuliner	33%	40%	26%
3	Wisata Sejarah	26%	45%	29%
TOTAL		94%	123%	83%
RATA – RATA		31%	41%	28%

Sumber : Hasil Analisis,2022



Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 6** Jenis Kendaraan yang Dgunakan wisatawan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa wisatawan yang berkunjung di wilayah Kota Pasuruan didominasi oleh wisatawan yang menggunakan jenis kendaraan mobil pribadi dengan persentase 41% dan yang paling sedikit menggunakan kendaraan sepeda motor dengan persentase 28%

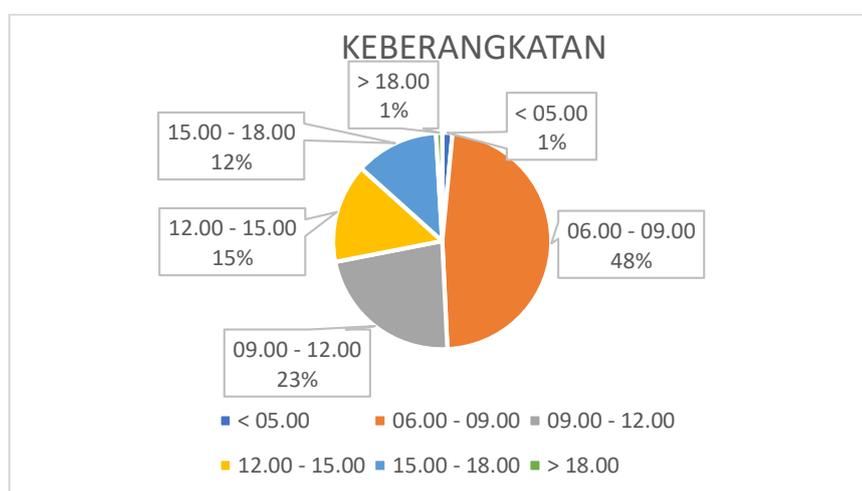
#### 5.1.7 Analisis Waktu Berangkat Wisatawan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan waktu berangkat wisatawan sebagai berikut.

**Tabel V. 8** Waktu Berangkat Wisatawan

NO	INTERVAL BERANGKAT	POPULASI	PERSEN
1	< 05.00	5	2%
2	06.00 - 09.00	158	48%
3	09.00 - 12.00	75	23%
4	12.00 - 15.00	49	15%
5	15.00 - 18.00	41	12%
6	> 18.00	3	1%
TOTAL		331	100%

Sumber : Hasil Analisis,2022



**Gambar V. 7** Waktu Berangkat Wisatawan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa wisatawan yang berangkat ke objek wisata di Kota Pasuruan didominasi pada pukul 06.00 – 09.00 dengan persentase 48% dengan total 158 orang dan yang paling sedikit diatas pukul 18.00 dengan persentase 1% dengan total 3 orang dari total keseluruhan wisatawan.

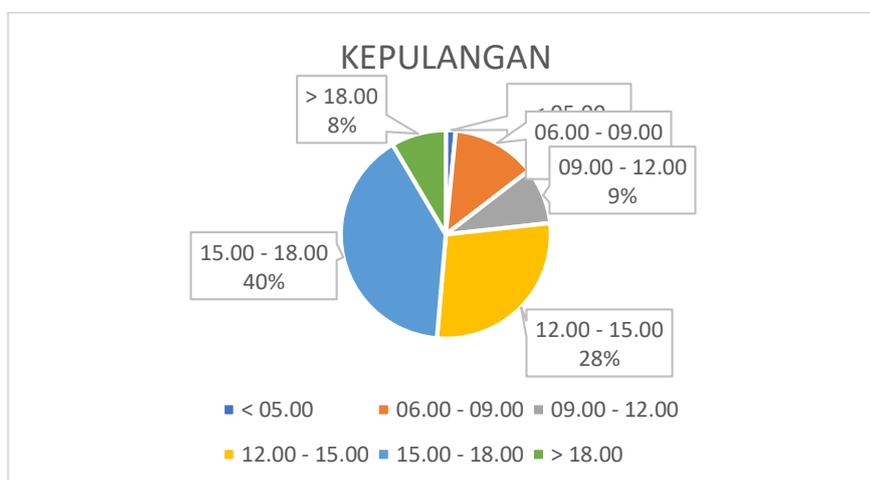
#### 5.1.8 Analisis Waktu Pulang Wisatawan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan waktu pulang wisatawan sebagai berikut.

**Tabel V. 9** Waktu Pulang Wisatawan

NO	INTERVAL PULANG	POPULASI	PERSEN
1	< 05.00	5	2%
2	06.00 - 09.00	43	13%
3	09.00 - 12.00	29	9%
4	12.00 - 15.00	93	28%
5	15.00 - 18.00	133	40%
6	> 18.00	28	8%
TOTAL		331	100%

Sumber : Hasil Analisis,2022



Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 8** Waktu Pulang Wisatawan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa wisatawan yang pulang dari objek wisata di Kota Pasuruan didominasi pada pukul 15.00 – 18.00 dengan persentase 40% dengan total 133 orang dan yang paling sedikit dibawah pukul 05.00 dengan persentase 2% dengan total 5 orang dari total keseluruhan wisatawan.

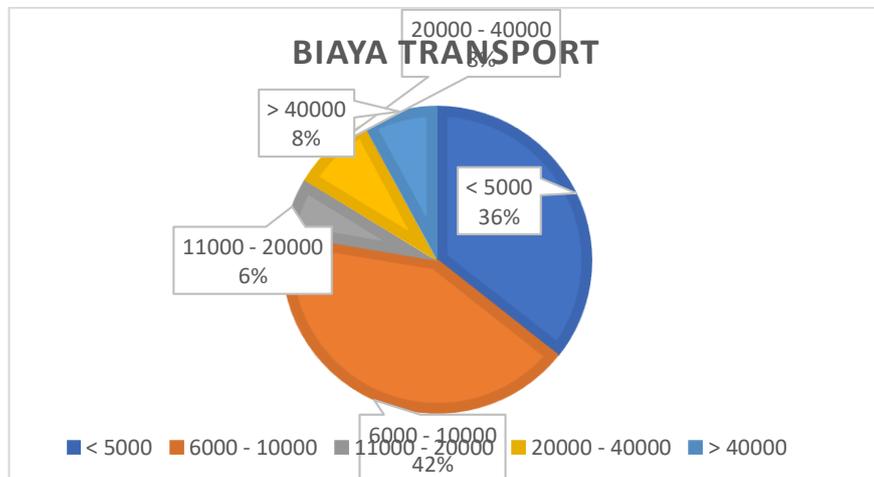
#### 5.1.9 Analisis Biaya Perjalanan Wisatawan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan biaya perjalanan wisatawan sebagai berikut.

**Tabel V. 10** Biaya Perjalanan Wisatawan

NO	BIAYA TRANSPORTASI	POPULASI	PERSEN
1	< 5000	118	36%
2	6000 - 10000	139	42%
3	11000 - 20000	20	6%
4	20000 - 40000	28	8%
5	> 40000	26	8%
TOTAL		331	100%

Sumber : Hasil Analisis,2022



Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 9** Biaya Perjalanan Wisatawan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa wisatawan yang berkunjung di wilayah Kota Pasuruan dengan biaya perjalanan terbanyak adalah Rp. 6.000 – Rp. 10.000 dengan persentase 42% dengan total 139 sedangkan biaya terkecil adalah Rp. 11.000 – Rp. 20.000 yaitu 6% dengan total 20 dari total keseluruhan wisatawan.

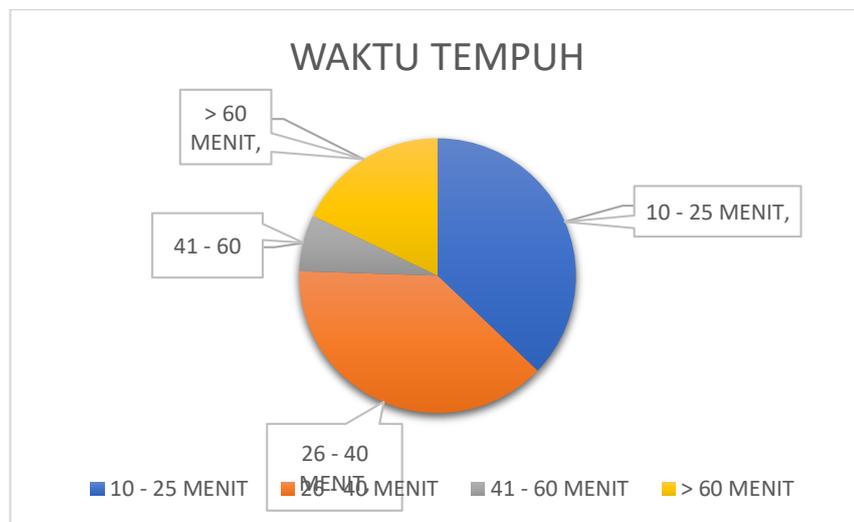
#### 5.1.10 Analisis Waktu Tempuh Wisatawan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan waktu tempuh wisatawan sebagai berikut.

**Tabel V. 11** Waktu Tempuh Wisatawan

NO	WAKTU TEMPUH	POPULASI	PERSEN
1	10 - 25 MENIT	123	37%
2	26 - 40 MENIT	127	38%
3	41 - 60 MENIT	22	7%
4	> 60 MENIT	59	18%
TOTAL		331	100%

Sumber : Hasil Analisis,2022



Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 10** Waktu Tempuh Wisatawan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa waktu tempuh wisatawan yang berangkat ke objek wisata di Kota Pasuruan didominasi 26 – 40 Menit dengan persentase 38% dengan total 127 orang dan yang paling sedikit 41 – 60 Menit dengan persentase 7% dengan total 22 orang dari total keseluruhan wisatawan.

#### 5.1.11 Analisis Kesiadaan Adanya Angkutan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan kesiadaan adanya angkutan sebagai berikut.

**Tabel V. 12** Kesiediaan Adanya Angkutan

NO	SETUJU / TIDAK SETUJU ADANYA ANGKUTAN	POPULASI	PERSEN
1	SETUJU	296	89%
2	TIDAK SETUJU	35	11%
TOTAL		331	100%

Sumber : Hasil Analisis,2022



Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 11** Kesiediaan Wisatawan Berpindah Ke Angkutan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar wisatawan yang berkunjung di wilayah Kota Pasuruan bersedia untuk berpindah moda ke angkutan dengan persentase 89% yaitu 296 orang sedangkan wisatawan yang tidak bersedia sebesar 11% yaitu 35 orang dari total keseluruhan wisatawan.

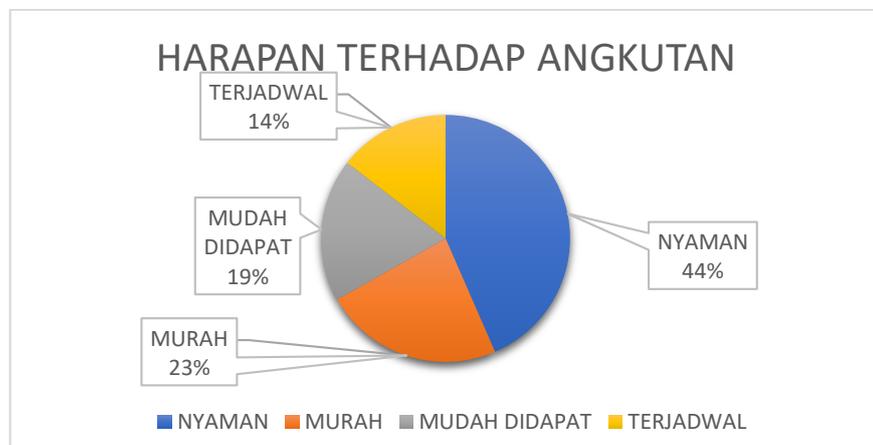
#### 5.1.12 Analisis Alasan Berpindah Moda ke Angkutan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan, diperoleh informasi berupa persentase karakteristik wisatawan berdasarkan alasan berpindah moda ke angkutan sebagai berikut.

**Tabel V. 13** Alasan Berpindah Moda Ke Angkutan

NO	HARAPAN TERHADAP ANGKUTAN	POPULASI	PERSEN
1	NYAMAN	144	44%
2	MURAH	77	23%
3	MUDAH DIDAPAT	62	19%
4	TERJADWAL	48	15%
TOTAL		331	100%

Sumber : Hasil Analisis,2022

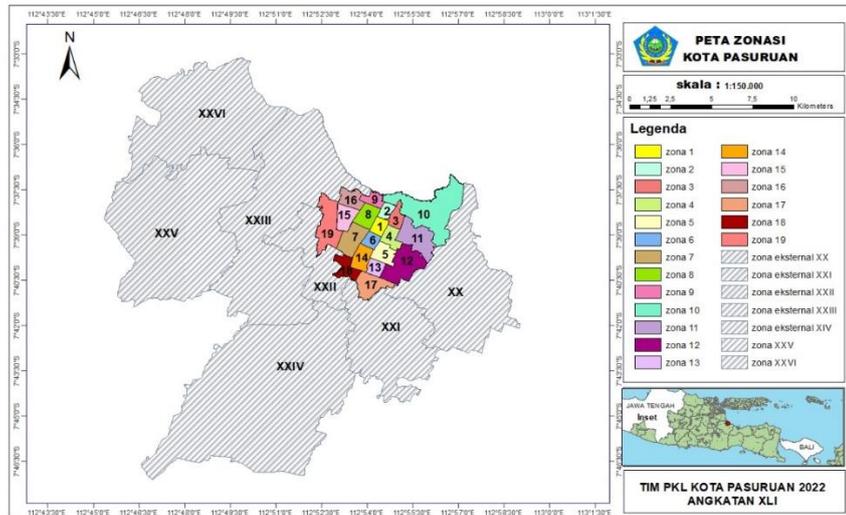


Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 12** Alasan Berpindah Moda ke Angkutan

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar alasan berpindah moda ke angkutan pariwisata yaitu nyaman dengan persentase 44% yaitu 144 orang dari total keseluruhan wisatawan.

### 5.1.13 Analisis Asal Tujuan Perjalanan Wisatawan



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan 2022

**Gambar V. 13** Peta Zonasi Kota Pasuruan

Asal perjalanan wisatawan diperoleh dari data alamat wisatawan selama berada di Kota Pasuruan, sedangkan tujuannya merupakan objek wisata yang dituju oleh wisatawan sesuai ruang lingkup penelitian. Lokasi wisata tujuan yang menjadi objek penelitian terdapat pada 3 zona yaitu zona 1, zona 5, zona 4. Pada zona 1 terdapat objek wisata religi, pada zona 5 terdapat objek wisata kuliner, pada zona 4 terdapat objek wisata sejarah. Dari hasil survey wawancara wisatawan di tiap lokasi wisata, maka diketahui data asal tujuan wisatawan yang didapatkan pada table matriks (OD) zona asal wisatawan menuju objek wisata, yaitu sebagai berikut:

**Tabel V. 14** Matriks Sampel Asal Tujuan Wisatawan Kota Pasuruan

OD SAMPEL

ZONA	WISATA RELIGI (1)	WISATA KULINER (5)	WISATA SEJARAH (4)	TJ
1	17	10	3	30
2	10	10	6	26
3	2	0	0	2
4	8	0	0	8
5	0	0	0	0
6	0	0	1	1
7	0	0	0	0
8	7	0	0	7
9	0	0	0	0
10	7	0	0	7
11	0	0	0	0
12	0	0	1	1
13	0	0	0	0
14	0	0	0	0
15	0	0	0	0
16	7	3	2	12
17	5	6	3	14
18	9	0	2	11
19	0	0	0	0
XX	8	24	4	36
XXI	2	12	11	25
XXII	0	6	6	12
XXIII	13	2	11	26
XXIV	26	20	11	57
XXV	12	8	7	27
XXVI	7	13	8	28
AJ	140	114	76	330

Sumber : Hasil Analisis, 2022

**Tabel V. 15** Matriks Populasi Asal Tujuan Wisatawan Kota Pasuruan

OD POPULASI				
ZONA	WISATA RELIGI (1)	WISATA KULINER (5)	WISATA SEJARAH (4)	TJ
1	95	56	17	168
2	56	56	33	146
3	11	0	0	11
4	45	0	0	45
5	0	0	0	0
6	0	0	6	6
7	0	0	0	0
8	39	0	0	39
9	0	0	0	0
10	39	0	0	39
11	0	0	0	0
12	0	0	6	6
13	0	0	0	0
14	0	0	0	0
15	0	0	0	0
16	39	17	11	67
17	28	34	17	78
18	50	0	11	62
19	0	0	0	0
XX	45	135	22	202
XXI	11	67	61	140
XXII	0	34	33	67
XXIII	73	11	61	146
XXIV	146	112	61	319
XXV	67	45	39	151
XXVI	39	73	45	157
AJ	785	639	424	1848

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Pada tabel matriks sampel asal tujuan wisatawan dapat dilihat bahwa jumlah wisatawan terbanyak berasal dari zona 24 (Kecamatan Kejayan) menuju objek wisata religi di zona 1 sebanyak 26 wisatawan.

#### 5.1.14 Analisis Demand

##### Permintaan Potensial (Demand Potensial)

Analisis perhitungan demand potensial digunakan untuk mengetahui berapa jumlah armada yang dibutuhkan untuk beroperasi sehingga penyediaan angkutan untuk melayani penumpang tidak terlalu sedikit yang menyebabkan penumpang terlantar dan juga terlalu banyak yang bisa menyebabkan kerugian.

Analisis demand di dapat dari survei wawancara yang dilakukan kepada wisatawan di Kota Pasuruan. Untuk demand yang berasal dari survey wawancara dimana rata-rata wisatawan memberikan pernyataan setuju untuk beralih moda ke angkutan.

**Tabel V. 16** Setuju / Tidak Setuju Adanya Angkutan

NO	SETUJU / TIDAK SETUJU ADANYA ANGKUTAN	POPULASI	PERSEN
1	SETUJU	296	89%
2	TIDAK SETUJU	35	11%
TOTAL		331	100%

Sumber : Hasil Analisis,2022



Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 14** Setuju / Tidak Setuju Adanya Angkutan

Dari diagram diatas menunjukkan bahwa dari total semua wisatawan yang setuju berpindah ke angkutan untuk menuju lokasi

wisata sebanyak 89% atau 296 wisatawan dan yang tidak setuju berpindah angkutan untuk menuju lokasi wisata sebanyak 11% atau 35 orang.

**Tabel V. 17** Demand Potensial (Populasi)

<b>DEMAND POTENSIAL POPULASI</b>				
ZONA	WISATA RELIGI (1)	WISATA KULINER (5)	WISATA SEJARAH (4)	TJ
<b>1</b>	56	33	11	101
<b>2</b>	33	33	22	89
<b>3</b>	7	0	0	7
<b>4</b>	26	0	0	26
<b>5</b>	0	0	0	0
<b>6</b>	0	0	4	4
<b>7</b>	0	0	0	0
<b>8</b>	23	0	0	23
<b>9</b>	0	0	0	0
<b>10</b>	23	0	0	23
<b>11</b>	0	0	0	0
<b>12</b>	0	0	4	4
<b>13</b>	0	0	0	0
<b>14</b>	0	0	0	0
<b>15</b>	0	0	0	0
<b>16</b>	23	10	7	41
<b>17</b>	17	20	11	48
<b>18</b>	30	0	7	37
<b>19</b>	0	0	0	0
<b>20</b>	26	80	15	121
<b>21</b>	7	40	40	87
<b>22</b>	0	20	22	42
<b>23</b>	43	7	40	90
<b>24</b>	86	67	40	193
<b>25</b>	40	27	26	92
<b>26</b>	23	43	29	96
<b>AJ</b>	463	381	279	1124

Sumber : Hasil Analisis,2022

Demand potensial didapat dari penjumlahan matriks total wisatawan yang setuju berpindah ke angkutan , demand potensial (populasi) sebesar 1124 wisatawan yang didapat dari hasil perkalian

jumlah wisatawan setuju berpindah ke angkutan dikalikan dengan factor ekspansi. Demand terbesar yang menuju objek wisata di Kota Pasuruan terdapat pada zona 24 sebanyak 193 wisatawan dan zona 20 sebanyak 121 wisatawan.

## **5.2 Analisis Kajian Trayek**

Pada trayek yang akan dikaji untuk melewati kawasan wisata religi, wisata sejarah, dan wisata adalah trayek B1 yang merupakan salah satu trayek yang sudah tidak aktif di Kota Pasuruan.

### **5.2.1 Jarak Tempuh**

Jarak trayek B1 tergantung letak geografisnya yang meliputi Wisata Religi, Wisata Sejarah, Wisata Kuliner. Jarak tempuh wisata ini diukur dari titik keberangkatan penumpang di Kota Pasuruan. Jarak tempuh trayek B1 adalah 16,45

### **5.2.2 Waktu Tempuh**

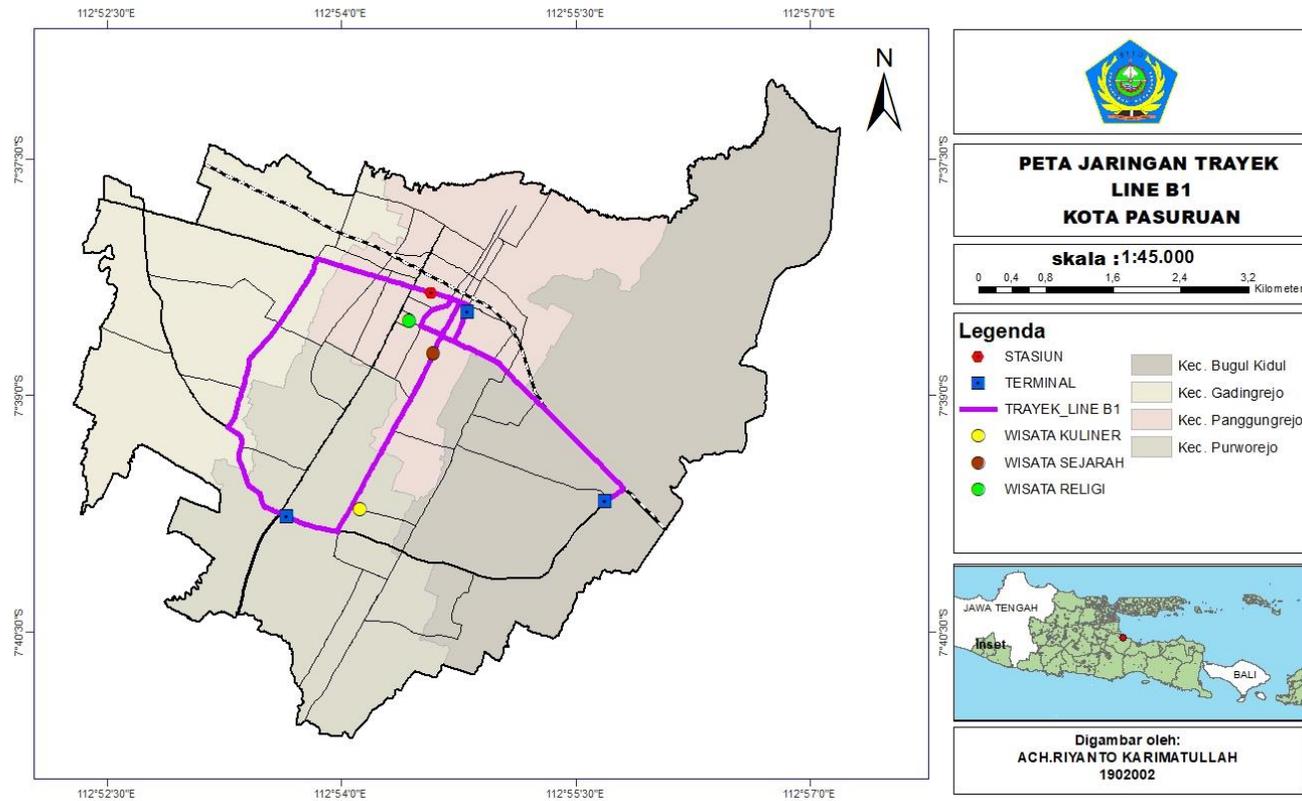
Waktu tempuh trayek B1 tergantung letak geografisnya yang meliputi Wisata Religi, Wisata Sejarah, Wisata Kuliner. Waktu tempuh wisata ini diukur dari titik keberangkatan penumpang di Kota Pasuruan. waktu tempuh trayek B1 adalah 31 menit

### **5.2.3 Aksesibilitas**

Berdasarkan hasil survei wawancara para wisatawan yang datang ke objek wisata, para wisatawan masih menggunakan kendaraan pribadi dan menggunakan bus besar untuk menuju ke destinasi wisata. Oleh karena itu kemudahan (aksesibilitas) wisatawan dalam menjangkau objek wisata masih kurang dikarenakan belum adanya angkutan yang mengantarkan para wisatawan untuk dapat menjangkau objek wisata religi, wisata sejarah, dan wisata kuliner.

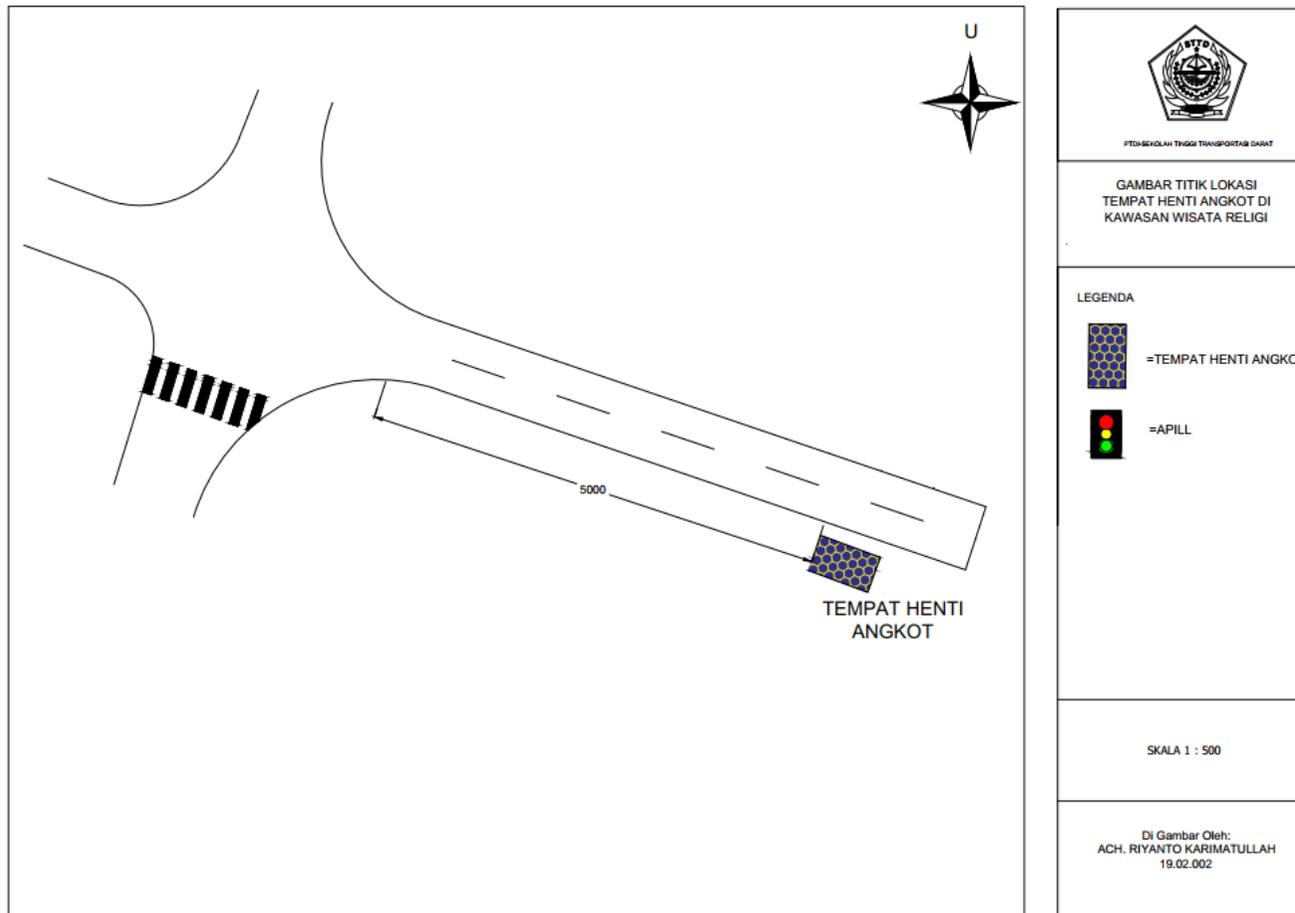


Berikut merupakan Peta Jaringan Trayek Lyn B1 Kota Pasuruan beserta titik wisata, terminal, dan stasiun yang dilewatinya:



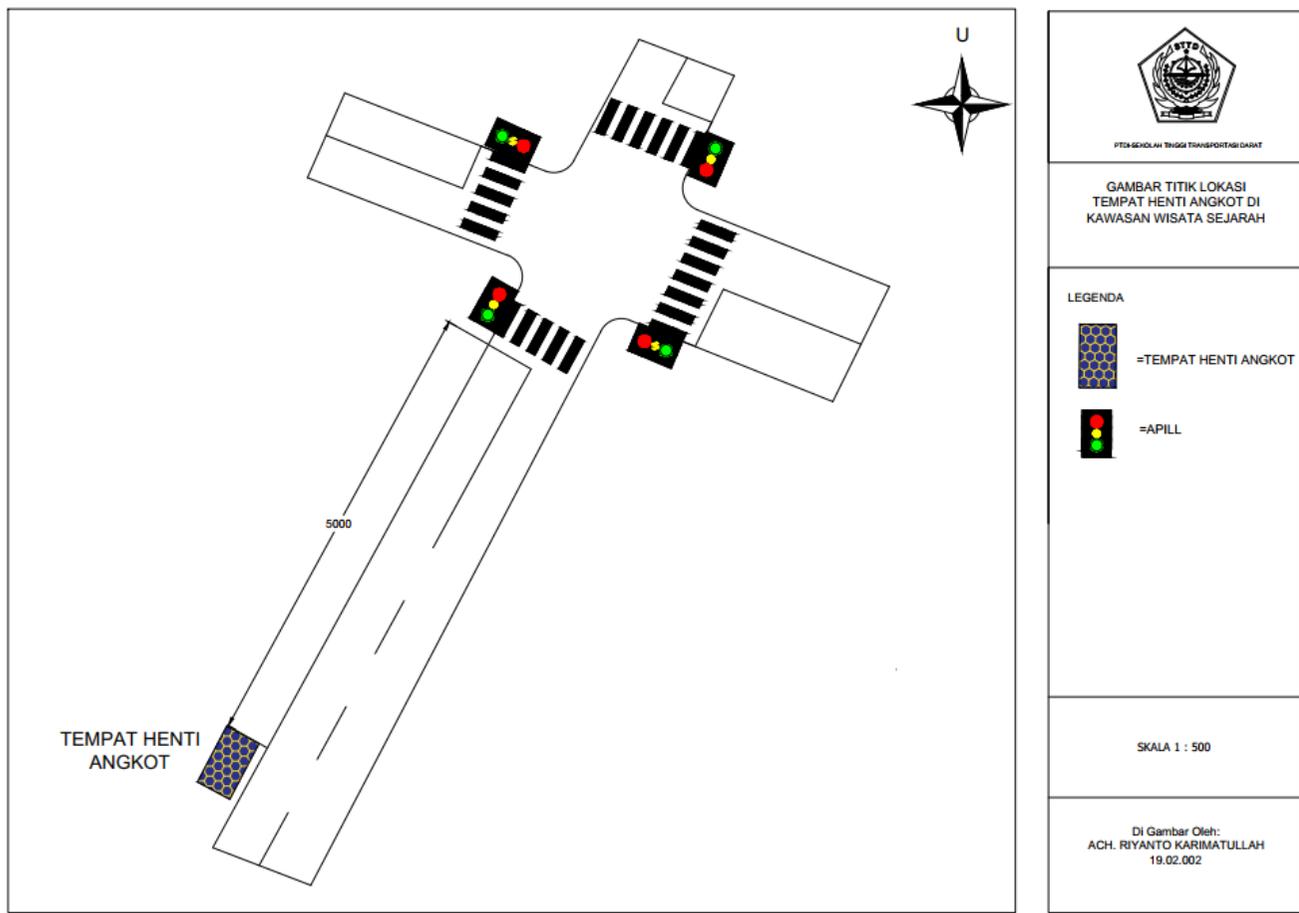
Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 16** Peta Wisata dan Jaringan Trayek Lyn B1 Kota Pasuruan



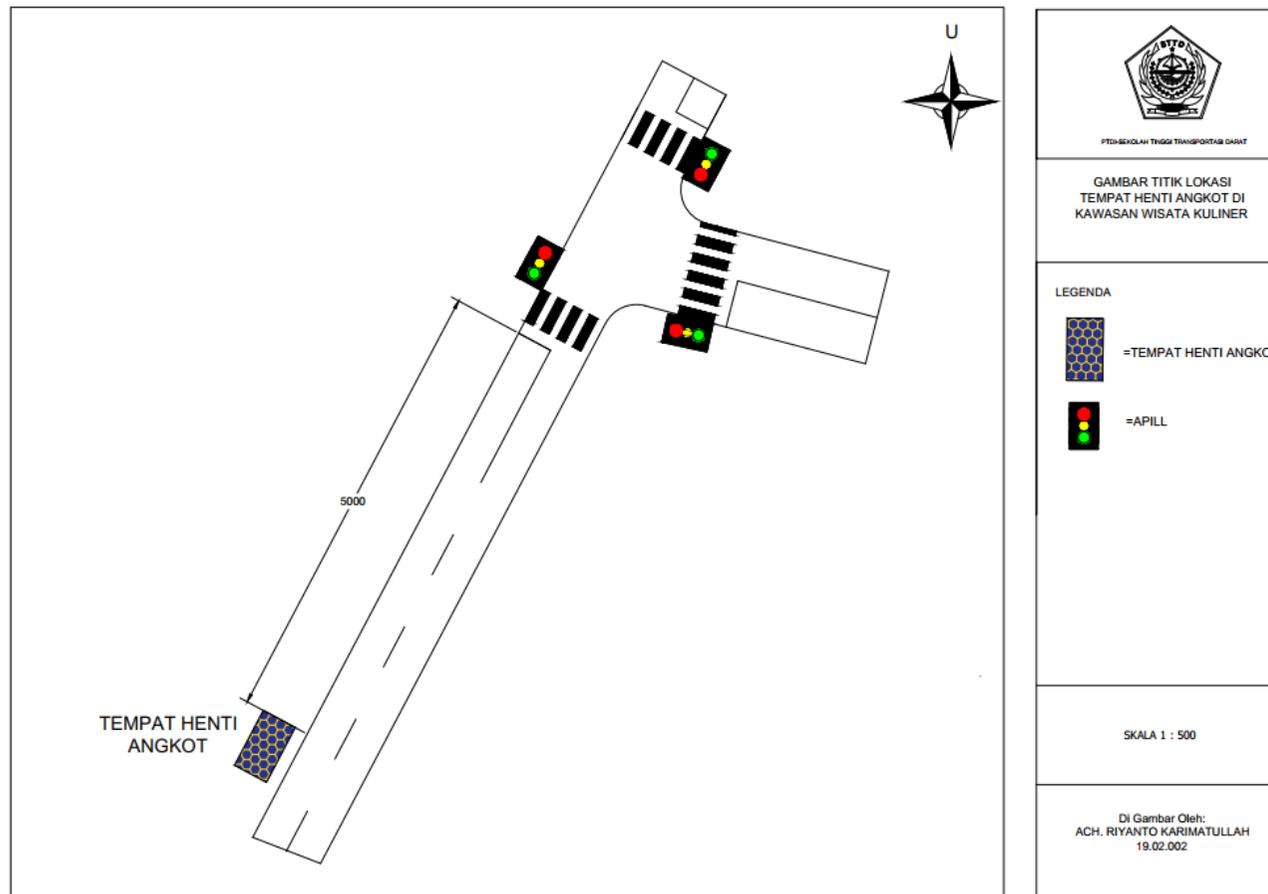
*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar V. 17** Layout Titik Lokasi Tempat Henti Angkot di Kawasan Wisata Religi



Sumber : Hasil Analisis,2022

**Gambar V. 18** Layout Titik Lokasi Tempat Henti Angkot di Kawasan Wisata Sejarah



*Sumber : Hasil Analisis,2022*

**Gambar V. 19** Layout Titik Lokasi Tempat Henti Angkot di Kawasan Wisata Kuliner

## **5.3 Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan , Biaya Operasional Kendaraan (BOK), dan Tarif**

### 5.3.1 Indikator Pelayanan

Indikator kinerja pelayanan angkutan umum merupakan tolak ukur untuk mengetahui baik buruknya kinerja pelayanan angkutan umum. Indikator-indikator tersebut didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, seperti Petunjuk Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur menurut Peraturan Direktur Jenderal Nomor SK 687 Tahun 2002 dan Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Bermotor Dalam Trayek.

Analisis indikator kinerja pelayanan angkutan perkotaan di Kota Pasuruan adalah sebagai berikut:

#### 1. Kapasitas kendaraan

Rencana kendaraan yang akan dioperasikan yaitu kendaraan roda empat dengan kapasitas 12

#### 2. Waktu Operasi Kendaraan

Waktu pelayanan angkutan direncanakan mengikuti waktu tersibuk wisatawan pada lokasi wisata dan waktu pelayanannya dimulai dari jam 07.00 – 19.00 WIB. Angkutan beroperasi dengan bergerak secara rutin dalam trayek selama waktu operasional sesuai dengan indikator pelayanan (ada / tidak ada penumpang). Atau bisa juga beroperasi dengan cara sistem *charter* sewa dengan biaya yang sudah disepakati.

### 3. Kecepatan Rencana

Kecepatan perjalanan merupakan kecepatan rata-rata kendaraan yang dihitung dengan perbandingan antara jarak dan waktu. Berikut merupakan perhitungan kecepatan rencana Trayek Lyn B1

$$\begin{aligned} \text{Kecepatan Rencana} &= \frac{60 \times 16}{31} \\ &= 30 \text{ Km/jam} \end{aligned}$$

### 4. Faktor Muat (Load Faktor)

Pada kinerja pelayanan terkait dengan factor muat diasumsikan untuk factor muat sebesar 100% pada trayek Lyn B1 yang dikaji.

### 5. Waktu Perjalanan (Travel Time)

Travel time merupakan perbandingan dari panjang trayek dengan kecepatan kendaraan. Berikut merupakan perhitungan dari travel time Trayek Lyn B1

$$\begin{aligned} \text{Travel Time} &= \frac{\text{Panjang Trayek}}{\text{Kecepatan}} \\ &= \frac{16,45 \text{ km}}{30 \text{ km/jam}} \\ &= 0,54 \text{ jam} = 32,9 \text{ menit} \end{aligned}$$

### 6. Waktu Henti (Lay Over Time)

Lay over time ialah waktu berhenti di simpul. Berikut merupakan perhitungan lay over time Trayek Lyn B1

$$\begin{aligned} \text{LOT} &= 10\% \times \text{TT} \\ &= 10\% \times 32,9 \\ &= 3,29 \text{ menit} \end{aligned}$$

## 7. Waktu Sirkulasi (Round Trip Time)

Waktu sirkulasi adalah waktu perputaran dari titik awal kemudian kembali lagi ke titik awal. Berikut merupakan waktu sirkulasi usulan angkutan umum di Kota Pasuruan. Berikut merupakan perhitungan dari waktu sirkulasi Trayek Lyn B1

$$\begin{aligned}CT_{ABA} &= (T_{AB} + T_{BA}) + (T_{TA} + T_{TB}) + (\delta_{AB} + \delta_{BA}) \\ &= (32,9 + 32,9) + (3,29 + 3,29) + (1,645 + 1,645) \\ &= 75,67 \text{ menit}\end{aligned}$$

## 8. Headway

Headway adalah jarak antara satu kendaraan ke kendaraan lainnya. Berikut perhitungan headway berdasarkan demand potensial dengan rencana load factor 100% Trayek Lyn B1

$$\begin{aligned}Headway &= \frac{60 \times C \times Lf}{P} \\ &= \frac{60 \times 12 \times 100\%}{47} \\ &= 15 \text{ menit}\end{aligned}$$

## 9. Frekuensi

Frekuensi adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu ruas jalan yang menjadi rute tersebut dalam kurun tertentu. Berikut merupakan perhitungan frekuensi Trayek Lyn B1

$$\begin{aligned}Frekuensi &= \frac{60}{Headway} \\ &= \frac{60}{15} \\ &= 4 \text{ kendaraan}\end{aligned}$$

## 10. Kebutuhan Jumlah Armada

Penentuan jumlah armada dapat dilakukan berdasarkan dengan load factor rencana yang telah ditetapkan. Untuk penentuan kebutuhan armada rencana pada analisis ini menggunakan asumsi rencana load factor 100% yaitu

disesuaikan dengan jumlah kapasitas kendaraan. Untuk mendapatkan kebutuhan jumlah armada ini juga dipengaruhi oleh demand potensial. Berikut merupakan perhitungan dari kebutuhan jumlah armada sesuai rencana Trayek Lyn B1

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

$$K = \frac{75,67}{15 \times 100\%}$$

$$= 5 \text{ kendaraan}$$

Berikut merupakan rekapitulasi kinerja pelayanan angkutan trayek B1:

**Tabel V. 18** Rekapitulasi kinerja pelayanan angkutan trayek B1

Indikator	Faktor Muat						Keterangan
	50%	60%	70%	80%	90%	100%	
Jumlah Armada	10	8	7	6	5	5	Kendaraan
Waktu Antar Kendaran	8	9	11	12	14	15	Menit
Frekuensi	8	7	6	5	4	4	Kend/Jam

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Diberikan beberapa pilihan load factor untuk mengantisipasi ketika terjadi perubahan factor muat saat mengoperasikan jaringan trayek.

### 5.3.2 Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Setelah dilakukan rencana operasional pada angkutan umum dengan melakukan peningkatan kinerja pelayanan angkutan umum yang ada di Kota Pasuruan. Perlu dilakukan perhitungan terhadap biaya operasional kendaraan agar besar biaya pengoperasian kendaraan tidak lebih besar dari pendapatan yang diperoleh pada setiap harinya. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan ini menggunakan mekanisme perhitungan sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor

KP.792/AJ.205/DRJD/2021 tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan. Berikut merupakan daftar harga komponen Biaya Operasional Kendaraan di Kota Pasuruan:

**Tabel V. 19** Daftar Harga Komponen BOK

No	Daftar Komponen BOK	Harga	Satuan
1	Harga Kendaraan	120000000	Unit
2	Gaji Sopir	3548546.25	Rp/bulan
3	Harga Ban	450000	Rp/buah
4	Harga BBM	7650	Rp/liter
5	Harga Oli Mesin	40000	Rp/liter
6	Harga Oli Gardan	45000	Rp/liter
7	Harga Oli Transmisi	50000	Rp/liter
8	Harga Gemuk	60000	Rp/kg
9	Harga Minyak Rem	85000	Rp/liter
10	Harga Filter Oli	50000	Rp/buah
11	Harga Filter Udara	50000	Rp/buah
12	Harga Busi	35000	Rp/buah
13	Harga Kondensor	35000	Rp/buah
14	Harga Platina	50000	Rp/buah
15	Harga Cuci	50000	Rp/hari
16	Retribusi Terminal	2000	Rp/hari
17	Biaya STNK	600000	Kendaraan/th
18	Biaya KIR	100000	per pengujian
19	Biaya Izin Usaha	1200000	
20	Biaya Izin Trayek	1000000	

*Sumber : Hasil Analisis,2022*

Untuk harga yang digunakan dalam perhitungan ini didapatkan dari hasil survei ke bengkel dan wawancara sopir angkutan perkotaan di Kota Pasuruan. Berikut merupakan perhitungan BOK Trayek Lyn B1:

1. Produksi Kendaraan
  - a. Km tempuh per rit

Jarak tempuh wisata ini diukur dari titik keberangkatan penumpang di Kota Pasuruan. Jarak tempuh trayek B1 adalah 16,45 km

b. Frekuensi per hari

Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70% jadi untuk frekuensi per hari menurut perhitungan pada kinerja pelayanan angkutan adalah 6 Rit.

c. Km tempuh per hari

Km tempuh per hari didapatkan dari panjang lintasan rute dikali dengan jumlah rit dalam satu hari kemudian dihasilkan km tempuh per hari sebesar 96 km.

d. Hari operasi per tahun

Angkutan perkotaan di Kota Pasuruan beroperasi setiap hari. Sehingga diasumsikan hari operasi per tahunnya sebanyak 360 hari.

e. Km tempuh per tahun

Kilometer tempuh per tahun merupakan jumlah kilometer yang dicapai 1 unit armada selama 1 tahun. Km tempuh pertahun didapatkan dengan mengkalikan km tempuh per hari dengan jumlah hari operasi per tahun sehingga di dapatkan km tempuh per tahun sebesar 34.560 km.

f. Jumlah Kendaraan

1) Siap Guna Operasi (SGO)

Jumlah armada yang harus disiapkan secara teknis oleh operator/kendaraan yang diizinkan untuk dapat digunakan melayani pengguna jasa berjumlah 7 kendaraan

2) Siap Operasi (SO)

Jumlah armada yang harus disiapkan secara administratif dan awak untuk beroperasi melayani pengguna jasa berjumlah 7 kendaraan.

g. Km tempuh/tahun Angkot

Kilometer tempuh per tahun angkot merupakan jumlah kilometer yang dicapai keseluruhan kendaraan yang beroperasi selama 1 tahun.

$$\begin{aligned}\text{Km tempuh/thn angkot} &= \text{km tempuh/tahun} \times \text{kendaraan} \\ &= 34.560 \times 7 \\ &= 241.920 \text{ km/tahun}\end{aligned}$$

2. Biaya Investasi

a. Karakteristik Kendaraan

Tipe mobil yang digunakan yaitu mobil penumpang umum dengan kapasitas 12 orang

b. Harga Kendaraan per Unit

Harga kendaraan baru untuk angkutan umum di Kota Pasuruan yaitu Rp. 120.000.000 dengan masa penyusutan 7 tahun.

c. Biaya Kir kendaraan/tahun

Kir dilakukan 2 kali setahun, biaya sekali kiir sebesar Rp. 100.000 dan biaya kir selama 1 tahun yaitu Rp. 200.000.

d. Biaya STNK

Biaya STNK per tahun yaitu Rp. 600.000

e. Biaya Aset Kendaraan/tahun

Biaya aset kendaraan/tahun dihasilkan dari penjumlahan biaya inventasi dan administrasi hanya terdiri dari biaya kir dan biaya pajak STNK saja.

$$\begin{aligned}\text{Biaya aset kend/thn} &= \text{Biaya Kir} + \text{Biaya STNK} \\ &= \text{Rp. 200.000} + \text{Rp. 600.000} \\ &= \text{Rp. 800.000 kendaraan/tahun}\end{aligned}$$

f. Total Biaya aset SGO

Biaya aset SGO merupakan total dari biaya kendaraan yang diizinkan beroperasi.

$$\begin{aligned}\text{Biaya aset SGO} &= \text{Biaya aset kendaraan/tahun} \times \text{Jumlah SGO} \\ &= \text{Rp. } 800.000 \times 7 \\ &= \text{Rp. } 5.600.000 \text{ kendaraan/tahun}\end{aligned}$$

g. Total Biaya kendaraan per koridor per km

Total biaya kendaraan per koridor per km merupakan total keseluruhan biaya investasi dari armada yang diizinkan dan armada yang beroperasi.

$$\begin{aligned}\text{Total Biaya Kend per koridor per km} &= \frac{\text{Total Biaya Aset SGO}}{\text{Total km Bus SO}} \\ &= \frac{\text{Rp. } 5.600.000}{241.920 \text{ km}} \\ &= \text{Rp. } 23 \text{ kendaraan/km}\end{aligned}$$

3. Biaya Operasional dan Pemeliharaan

a. Biaya BBM per Km

Rasio penggunaan BBM perhari yaitu 10 liter dan harga BBM per liter yaitu Rp. 7.650.

$$\begin{aligned}\text{Penggunaan BBM/tahun} &= \frac{\text{Total Km per Tahun}}{\text{Rasio Penggunaan BBM}} \\ &= \frac{34.560 \text{ Km}}{10} \\ &= 3.456 \text{ liter/tahun}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Biaya BBM Kend/thn} &= \text{Penggunaan BBM/thn} \times \text{Harga BBM/ltr} \\ &= 3.456 \text{ liter} \times \text{Rp. } 7.650 \\ &= \text{Rp. } 26.438.400 \text{ kendaraan/tahun}\end{aligned}$$

$$\text{Biaya BBM/Km} = \frac{\text{Biaya BBM kendaraan/tahun}}{\text{Km kendaraan/tahun}}$$

$$= \frac{26.438.400}{34.560}$$

$$= 765 \text{ Kendaraan/Km}$$

b. Biaya Ban

Ban yang digunakan berjumlah 4 buah, harga satu buah ban Rp. 450.000. Daya tahan ban yaitu 24.000 km.

$$\text{Biaya Ban per Km} = \frac{\text{Biaya seluruh ban}}{\text{Km daya tahan ban}}$$

$$= \frac{\text{Rp.1.800.000}}{24.000}$$

$$= \text{Rp. 75 Kendaraan/km}$$

c. Biaya Service Kecil

Service kecil dilakukan setiap 4.000km. Total biaya yang dikeluarkan untuk service kecil sebesar Rp. 510.000.

$$\text{Biaya Service Kecil} = \frac{\text{Total biaya service kecil}}{\text{Km tempuh service kecil}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 510.000}}{4.000 \text{ km}}$$

$$= \text{Rp. 128 Kendaraan/Km}$$

d. Biaya Service Besar

Servis besar dilakukan setiap 10.000 km. Total biaya yang dikeluarkan untuk service besar yaitu Rp. 1.020.000.

$$\text{Biaya Service Besar} = \frac{\text{Total biaya service besar}}{\text{Km tempuh service besar}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 1.020.000}}{10.000 \text{ km}}$$

$$= \text{Rp. 102 Kendaraan/Km}$$

e. Overhaul Mesin

Overhaul dilakukan setiap 300.000 km dengan total biaya yang dikeluarkan sebesar Rp. 3.000.000/tahun.

$$\begin{aligned} \text{Biaya Overhoul Mesin} &= \frac{\text{Biaya pemeriksaan/tahun}}{\text{Interval Overhoul}} \\ &= \frac{\text{Rp. 3.000.000}}{300.000 \text{ km}} \\ &= \text{Rp. 10 Kendaraan/Km} \end{aligned}$$

f. Overhoul Body

Overhoul dilakukan setiap 360.000 km dengan total biaya yang dikeluarkan sebesar Rp. 10.800.000/tahun

$$\begin{aligned} \text{Biaya Overhoul Body} &= \frac{\text{Biaya pemeriksaan/tahun}}{\text{Interval Overhoul}} \\ &= \frac{\text{Rp. 10.800.000}}{360.000 \text{ km}} \\ &= \text{Rp. 30 Kendaraan/Km} \end{aligned}$$

g. Pemeliharaan Body

Biaya yang dikeluarkan untuk melakukan pemeliharaan body sebesar Rp. 300.000.

$$\begin{aligned} \text{Biaya Pemeliharaan Body} &= \frac{\text{Biaya pemeriksaan/tahun}}{\text{Km tempuh/tahun}} \\ &= \frac{\text{Rp. 300.000}}{34.560 \text{ km}} \\ &= \text{Rp. 9 Kendaraan/Km} \end{aligned}$$

h. Biaya Cuci Bus

Biaya yang dikeluarkan untuk melakukan cuci mobil sebesar Rp. 50.000.

$$\begin{aligned} \text{Biaya Cuci} &= \frac{\text{Biaya per hari per bus}}{\text{Km tempuh/hari}} \\ &= \frac{\text{Rp. 50.000}}{96 \text{ Km}} \\ &= \text{Rp. 521 Km/hari} \end{aligned}$$

i. Retribusi Terminal

Retribusi terminal per hari yaitu Rp. 2000. Retribusi terminal pertahun yaitu biaya retribusi per hari dikalikan dengan jumlah hari operasi yaitu Rp. 720.000.

$$\begin{aligned} \text{Biaya Retribusi} &= \frac{\text{Biaya retribusi terminal/tahun}}{\text{Km tempuh/tahun}} \\ &= \frac{\text{Rp. 720.000}}{34.560 \text{ km}} \\ &= \text{Rp. 21 Kendaraan/Km} \end{aligned}$$

4. Biaya Awak Kendaraan Per Kendaraan

Awak kendaraan angkutan Perkotaan di Kota Pasuruan hanya terdiri dari sopir saja. Berdasarkan UMK Kota Pasuruan dikali 1,25 adalah Rp. 3.548.546

$$\begin{aligned} \text{Gaji Sopir/Tahun} &= \text{Gaji/bulan} \times 12 \text{ bulan} \\ &= \text{Rp. 3.548.546} \times 12 \\ &= \text{Rp. 42.582.552} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya Awak Kendaraan} &= \frac{\text{Biaya awak kendaraan/tahun}}{\text{Km tempuh/tahun}} \\ &= \frac{\text{Rp. 42.582.552}}{34.560 \text{ km}} \\ &= \text{Rp. 1.232 Kendaraan/Km} \end{aligned}$$

5. Biaya Tidak Langsung

a. Biaya Gaji Pegawai Non Awak Kendaraan

Pegawai non awak kendaraan angkutan perkotaan di Kota Pasuruan hanya terdiri dari sopir saja.

b. Biaya Pengelolaan

Biaya hanya terdiri dari biaya izin trayek Rp. 1.000.000 dan biaya izin usaha Rp. 1.200.000. Total biaya pengelolaan yaitu Rp. 2.200.000.

$$\text{Biaya Pengelolaan} = \frac{\text{Total biaya pengelolaan}}{\text{Total km kendaraan SO/tahun}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 2.200.000}}{241.920 \text{ km}}$$

$$= \text{Rp. 9 Kendaraan/Km}$$

Rekapitulasi biaya operasional per km:

Biaya Investasi Armada	= Rp. 23
Biaya Operasional Dan Pemeliharaan	= Rp. 1.660
Biaya Awak Kendaraan Per Bus	= Rp. 1.232

Rekapitulasi biaya tidak langsung:

Biaya Pegawai Kantor	= -
Biaya Pengeloan	= Rp. 9
Total Biaya Per Km	= Rp. 2.924
Margin Laba (10%)	= Rp. 292
PPH (2%)	= Rp. 64
<u>Total Rp/Km</u>	<u>= Rp. 3.281</u>

Jadi biaya operasional kendaraan/km untuk Trayek Lyn B1 yaitu Rp. 3.281

### 5.3.3 Penentuan Tarif

Setelah didapatkan biaya operasional kendaraan kemudian dilakukan perhitungan tarif Break Even Point (BEP). Tarif BEP merupakan tarif yang ditetapkan hanya dapat menutupi biaya yang dikeluarkan tanpa ada keuntungan. Tarif BEP digunakan untuk menentukan besaran tarif yang akan dikenakan kepada pengguna jasa. Penentuan tarif berdasarkan 10% dari nilai BEP. Perhitungan tarif ini menggunakan load faktor terkini. Berikut merupakan perhitungan tarif dari sisi operator trayek lyn B1:

$$\text{Tarif Pokok} = \frac{\text{BOK Kendaraan/Km}}{\text{Load faktor} \times \text{kapasitas kendaraan}}$$

$$= \frac{\text{Rp. 3.281}}{70\% \times 12}$$

$$= \text{Rp. 391 Penumpang/Km}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif BEP} &= \text{Tarif Pokok} \times \text{jarak rata-rata} \\ &= \text{Rp. } 391 \times 8 \\ &= \text{Rp. } 3.128 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif} &= \text{BEP} + (10\% \times \text{BEP}) \\ &= \text{Rp. } 3.128 + (10\% \times 3.128) \\ &= \text{Rp. } 3.440 \text{ penumpang/km} \end{aligned}$$

Jadi Tarif kendaraan untuk Trayek Lyn B1 yaitu Rp. 3.440

#### 5.3.4 Hasil Analisis

1. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan dapat diketahui karakteristik wisatawan yang ada di kawasan wisata Kota Pasuruan yaitu Jenis kelamin wisatawan terbanyak berjenis laki-laki, usia Wisatawan terbanyak 21 – 30 tahun, pengunjung terbanyak merupakan wisatawan domestik/dalam Kota Pasuruan, pendapatan wisatawan didominasi 3 juta – 5 juta, pekerjaan wisatawan didominasi swasta, jenis kendaraan yang digunakan didominasi mobil pribadi, waktu berangkat ke objek wisata didominasi pada pukul 06.00 – 09.00, waktu pulang dari objek wisata didominasi pada pukul 15.00 – 18.00, biaya perjalanan terbanyak adalah Rp. 6.000 – Rp. 10, waktu tempuh wisatawan didominasi 26 – 40 Menit, sebagian besar wisatawan yang berkunjung di wilayah Kota Pasuruan bersedia untuk berpindah moda ke angkutan, sebagian besar alasan berpindah moda ke angkutan yaitu nyaman. Permintaan transportasi/ demand potensi yang didapat adalah 1124 wisatawan.
2. Trayek B1 merupakan trayek yang bisa memenuhi kebutuhan masyarakat di Kota Pasuruan maupun di luar Kota Pasuruan karena trayek ini melewati kawasan wisata, terminal angkot dan bus, stasiun Kota Pasuruan.
3. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dengan armada berkapasitas 12 kursi yaitu sebesar Rp. 3.281 per kendaraan/km dan tarif kendaraan sebesar Rp. 3.440

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan mengenai "Kajian Trayek Angkutan Menuju Kawasan Wisata Religi, Wisata Sejarah, Wisata Kuliner di Kota Pasuruan", maka kesimpulan yang didapatkan adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil survey wawancara wisatawan, diketahui harapan wisatawan angkutan di Kota Pasuruan adalah angkutan yang nyaman dengan jumlah permintaan untuk angkutan adalah 1124 wisatawan per hari untuk permintaan potensial.
2. Trayek Lyn B1 merupakan salah satu trayek yang tidak beroperasi di Kota Pasuruan. Trayek Lyn B1 merupakan trayek yang melewati kawasan wisata religi, wisata sejarah, dan wisata kuliner di Kota Pasuruan. Trayek Lyn B1 juga melewati Terminal Kebonagung, Terminal Blandongan, Stasiun, dan wilayah perkantoran. Trayek Lyn B1 di Kota Pasuruan memiliki panjang 16,46 km dan waktu tempuh 31 menit, dimana rute ini sama untuk keberangkatan dan kepulangan.
3. Dengan rencana kendaraan yang akan dioperasikan yaitu kendaraan roda empat dengan kapasitas 12 dengan kecepatan rencana yaitu 30 km/jam dan load factor 100%. Waktu perjalanan 33 menit dengan waktu henti 3 menit dan waktu sirkulasi 76 menit. Dengan headway 15 menit dengan frekuensi 4 kendaraan dan jumlah kendaraan yang dibutuhkan adalah 5 kendaraan. Berdasarkan hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yaitu sebesar Rp. 3.281 per kendaraan/km dan tarif kendaraan sebesar Rp. 3.440.

## 6.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada "Kajian Trayek Angkutan Menuju Kawasan Wisata Religi, Wisata Sejarah, dan Wisata Kuliner di Kota Pasuruan" diperlukan saran untuk pengkajian lebih lanjut berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan sektor pariwisata di Kota Pasuruan, pemerintah perlu melayani wisatawan yang ingin menuju kawasan wisata dengan cara pengadaan angkutan yang melewati Kawasan wisata di Kota Pasuruan.
2. Untuk menghubungkan objek wisata dengan wisata lainnya maka disarankan untuk pemerintah Kota Pasuruan mengaktifkan kembali trayek lyn B1 karena trayek ini melewati kawasan wisata di Kota Pasuruan dan melewati terminal, stasiun sehingga wisatawan dapat mudah menuju kawasan wisata di Kota Pasuruan.
3. Perlu adanya peningkatan kinerja pelayanan untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat Kota Pasuruan dengan mengaplikasikan peningkatan pelayanan dan perlu adanya evaluasi terhadap kinerja pelayanan angkutan umum di Kota Pasuruan minimal 5 (lima) tahun sekali.
4. Disarankan untuk Pemerintah Kota Pasuruan meningkatkan kembali pelayanan angkutan perkotaan. Karena besaran tarif yang bersedia dibayarkan oleh pengguna jasa tergantung dengan pelayanan yang diterimanya.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_, (2009). "Undang – Undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan". Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- \_\_\_\_\_, (2009). "Undang – Undang Republik Indonesia No.10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataaan". Jakarta: Kementrian Pariwisata dan Ekonomi Republik Indonesia.
- \_\_\_\_\_, (2021). "Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No KP.792/AJ.205/DRJD/2021 tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan". Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- \_\_\_\_\_, (2002). "Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur". Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- \_\_\_\_\_, (2011). "Peraturan Pemerintah No.50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Nasional". Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- \_\_\_\_\_, (2009). "Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek". Jakarta.
- Hendriawan Ilham. 2021 Peningkatan Kinerja Pelayanan Angkutan Perkotaan Di Kabupaten Magetan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Bekasi
- Lau, G., Mckercher, B. 2006. Understanding Tourist Movement Patterns In a Destination: A GIS Approach. Tourism and Hospitality Research. Vol 7/1. pp 39-49. SAGE Publishin
- Tim PKL Kota Pasuruan, 2022, Laporan Umum Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Bekasi.

# LAMPIRAN

## Lampiran 1 Folmulir Survei Wawancara Wisatawan



**DINAS PERHUBUNGAN**  
**KOTA PASURUAN**  
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA- STTD  
Formulir Survei Wisatawan  
Kota Pasuruan Tahun 2020/2021

Hari / Tgl Survei : .....

Lokasi Survei : .....

1. Nama Wisatawan :
2. Jenis Kelamin :
3. Jenis wisatawan :
  1. Domestik
  2. Mancanegara
4. Usia :
  1. < 20 Tahun
  2. 21 – 30 Tahun
  3. 31 – 40 Tahun
  4. 41 – 50 Tahun
  5. > 50 Tahun
5. Alamat / Tempat tinggal di Kota Pasuruan (Desa/Kel/Kec) dan alamat asal wisatawan  
.....
6. Apa jenis pekerjaan anda?
  1. Pelajar
  2. IRT
  3. PNS
  4. SWASTA
  5. TNI/POLRI
  6. Wiraswasta
7. Berapa pendapatan anda ?
  1. Belum bekerja
  2. <Rp. 1.000.000
  3. Rp. 1.000.000 – Rp. 3.000.000
  4. Rp. 3.000.000 – Rp. 5.000.000
  5. >Rp. 5.000.000
8. Kendaraan apa yang digunakan untuk ke lokasi wisata saat ini?
  1. Mobil Sewa
  2. Mobil pribadi
  3. Sepeda Motor
  4. Bus Pariwisata
9. Apakah alasan Anda menggunakan kendaraan diatas?
  1. Tidak ada pilihan lain
  2. Murah
  3. Cepat
  4. Nyaman
10. Pukul berapa anda menuju lokasi wisata?
  1. < 05.00 WIB
  2. 06.00 – 09.00 WIB
  3. 09.00 – 12.00 WIB
  4. 12.00 – 15.00 WIB
  5. 15.00 – 18.00 WIB
  6. > 18.00 WIB
11. Pukul berapa anda pulang atau meninggalkan lokasi wisata?  
.....  
(jawaban seperti pertanyaan no 10)
12. Berapa biaya yang harus dikeluarkan untuk menuju lokasi wisata dengan kendaraan tersebut?
  1. < 5000
  2. Rp.6.000 – Rp.10.000
  3. Rp.11.000 – Rp.20.000
  4. Rp.21.000 – Rp.40.000
  5. > Rp.40.000
13. Berapa lama waktu menuju ke lokasi wisata dengan kendaraan tersebut?
  1. 10-25 Menit
  2. 26-40 Menit
  3. 41-60 Menit
  4. > 60 Menit
14. Setuju / Tidak setuju apa bila berpindah menggunakan angkutan untuk menuju objek wisata di Kota Pasuruan?
  1. Setuju
  2. Tidak / Setuju
15. Apa yang diharapkan pada rencana pengoperasian angkutan menuju objek-objek wisata?
  1. Nyaman
  2. Murah
  3. Mudah di dapat
  4. Terjadwal

