

PERENCANAAN ANGKUTAN KAWASAN WISAT ALAM KOTA BANDAR LAMPUNG

EZHA ALVIONITA

Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu KM 3,5,
Cibitung, Bekasi Jawa Barat
17520
ezhaalvionita15@gmail.com

FREDDY TAMPUBOLON,S.E.,M.M

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

ARIEF APRIYANTO,A.Ma.,S.T.,M.Sc

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

Abstract

The city of Bandar Lampung is experiencing an increase in tourism activities, especially natural tourism, but this condition is not balanced by the tourism facilities provided, namely tourist transportation. In accordance with the direction of the Bandar Lampung City Regional Spatial Plan, one of the aims of developing tourism areas is to organize tourism facilities. In line with these conditions, a specially designed transportation service is planned to facilitate travel between tourist attractions with the aim of improving transportation services. Transport planning for natural tourism areas is carried out through three stages of analysis, namely potential demand analysis, operational system analysis and analysis of vehicle operational costs and tariffs. In this research, there are nine tourist location points that are agglomerated in natural tourist areas. The legal basis used in this planning is SK.687/AJ.206/DRJD/2002. From the results of the analysis that has been carried out, it can be concluded that the transportation planning for natural tourist areas has 1754 potential demands and in the planned operation on weekends from 08.00 - 19.00 the type of vehicle is a small bus with a capacity of 19 passenger seats with 2 planned routes and 7 routes for each trip. route. Then it requires 4 vehicles and a 21 minute headway with a fare of IDR 18,814 on route 1 and 5 vehicles and a 19 minute headway with a fare of IDR 18,636 on route 2.

Keywords: Nature Tourism, Tourist Transportation, Operational System

Abstrak

Kota Bandar Lampung ini mengalami peningkatan kegiatan pariwisata khususnya wisata alam namun kondisi tersebut tidak diimbangi dengan fasilitas pariwisata yang disediakan yaitu transportasi wisata. Sesuai dengan arahan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung bahwa pengembangan kawasan pariwisata salah satunya bertujuan untuk menyelenggarakan usaha sarana pariwisata. Sejalan dengan kondisi tersebut, direncanakan layanan transportasi yang dirancang khusus memfasilitasi perjalanan antara objek wisata dengan tujuan meningkatkan layanan transportasi. Perencanaan angkutan kawasan wisata alam dilakukan melalui tiga tahapan analisis yaitu analisis demand potensial, analisis sistem operasional dan analisis biaya operasional kendaraan serta tarif. Dalam penelitian ini terdapat sembilan titik lokasi wisata yang teraglomerasi pada kawasan wisata alam. Dasar hukum yang digunakan pada perencanaan ini adalah SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Dari hasil analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa perencanaan angkutan kawasan wisata alam memiliki 1754 demand potensial dan pada rencana pengoperasian pada weekend pukul 08.00 – 19.00 jenis kendaraan berupa bus kecil dengan kapasitas 19 seat penumpang dengan 2 rute rencana dan 7 rit perjalanan pada masing – masing rute. Kemudian membutuhkan 4 unit kendaran dan headway 21 menit dengan tarif Rp.18.814 pada rute 1 dan 5 unit kendaraa dan headway 19 menit dengan tariff Rp.18.636 pada rute 2.

Kata Kunci: Wisata Alam, Angkutan Wisata, Sistem Operasional.

PENDAHULUAN

Pariwisata sering dianggap sebagai salah satu sektor ekonomi yang penting karena dapat memberikan kontribusi besar terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah. Kota Bandar Lampung merupakan ibu kota provinsi Lampung yang memiliki gambaran menarik dengan kombinasi antara keindahan alam dan perkembangan perkotaan. Kota ini dikelilingi oleh pantai, pegunungan, dan bukit-bukit yang hijau serta pemandangan dari beberapa titik di kota yang menawarkan keindahan alam. Sesuai Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011-2030 bahwa zona wisata alam pada BWK F dan saat ini memiliki 9 titik objek daya tarik wisata yang diiringi dengan peningkatan kunjungan wisatawan. Meningkatnya kegiatan pariwisata khususnya wisata alam di Kota Bandar Lampung tidak diimbangi dengan fasilitas pariwisata yang disediakan yaitu transportasi wisata, selain itu tidak terlayani nya kawasan wisata alam tersebut dengan transportasi umum. Pariwisata juga memiliki hubungan yang erat dengan lingkungan fisik suatu destinasi. Sistem pariwisata dapat dibagi kedalam 2 (dua) sisi, yaitu sisi penawaran (supply) dan permintaan (demand). Sisi permintaan di sini terkait dengan orang yang memiliki kemauan dan kemampuan untuk melakukan perjalanan, dan sisi penawaran dalam hal ini menyangkut 4 (empat) komponen yaitu atraksi, transportasi, pelayanan dan informasi atau promosi. Sesuai dengan arahan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung bahwa pengembangan kawasan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (3) salah satunya bertujuan untuk menyelenggarakan usaha sarana pariwisata. Sejalan dengan kondisi tersebut, direncanakan layanan transportasi yang dirancang khusus memfasilitasi perjalanan antara objek wisata dengan tujuan meningkatkan layanan transportasi dalam sektor pariwisata.

TINJAUAN PUSTAKA

Pariwisata

Berdasarkan Undang Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 , pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan dukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha dan pemerintah.

Akseibilitas Wisatawan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 - 2025 aksesibilitas dalam wisata meliputi pengembangan sarana dan prasarana transportasi dari berbagai macam angkutan seperti angkutan jalan, sungai, laut, udara serta angkutan kereta api.

Angkutan Wisata

Dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 154 ayat (1), yang dimaksud angkutan orang untuk keperluan pariwisata termasuk ke dalam angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek yang harus digunakan untuk pelayanan angkutan wisata.

Permintaan Angkutan

Analisis potensi demand sendiri dapat diartikan sebagai analisis untuk mengetahui besarnya jumlah calon penumpang angkutan umum yang bisa beralih dari menggunakan kendaraan pribadi menjadi menggunakan angkutan umum. Potensi demand potensial di berasal dari wawancara yang dilakukan dengan metode perhitungan sampel berdasarkan metode slovin dengan taraf signifikan sebesar 5%.

Manajemen Operasional Angkutan

Manajemen operasi angkutan wisata penulis mengacu kepada Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur menguraikan parameter kinerja angkutan pariwisata terdiri dari waktu tempuh, kecepatan rencana waktu operasi, waktu sirkulasi, headway, jumlah rit, frekuensi, kebutuhan armada penjadwalan, penentuan jenis kendaraan, penentuan rute serta penetapan tarif.

METODELOGI PENELITIAN

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

TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data terbagi menjadi 2 yaitu pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer.

1. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh atau didapat dari instansi-instansi yang berkaitan dengan data-data yang diperlukan sebagai pendukung, pelengkap, dan penunjang dalam penelitian. Data sekunder yang didapat berupa :

1. Data Potensi Wisata
2. Data Capaian Kunjungan Wisata
3. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung
4. Laporan Umum Tim PKL Kota Bandar Lampung 2023
5. Standar Satuan Harga Pemerintah Kota Bandar Lampung

2. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh atau didapatkan langsung dengan cara turun kelapangan untuk mendapatkan data yang valid atau riil sesuai dengan kondisi nyata di lapangan. Data primer yang dibutuhkan dalam penelitian adalah data wawancara wisatawan.

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Perhitungan Sampel Wawancara

Dari perhitungan dengan rumus slovin tersebut, maka di dapat jumlah sampel kebutuhan data yang harus di penuhi, dengan tingkat kesalahan 5%, yang artinya data sampel tersebut 95% mendekati benar dan dapat mewakili populasi.

➤ Perhitungan Total Sampel

$$n = \frac{1860}{1+(1860 \cdot 0,05^2)}$$
$$= 329 \text{ wisatawan}$$

Analisis Demand Potensial

Permintaan potensial merupakan potensi pengguna angkutan umum penumpang dari kendaraan pribadi yang beralih menggunakan angkutan umum penumpang. Permintaan potensial didapatkan dari perjalanan dengan menggunakan angkutan umum penumpang ditambah dengan pengguna angkutan pribadi yang bersedia berpindah ke angkutan umum penumpang. Permintaan potensial ini diperoleh dari wawancara terhadap masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi. Dimana jumlah sampel yang digunakan sama dengan jumlah sampel wawancara kepada wisatawan kota Bandar Lampung terkait kesediaan berpindah moda menggunakan angkutan wisata. Dari total sampel wisatawan yang diwawancarai yang bersedia menggunakan angkutan wisata yaitu sebesar 308 wisatawan.



Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar Kebersediaan Berpindah Moda

Analisis Karakteristik Wisatawan

Data yang dianalisis merupakan hasil survei wawancara yang dilakukan di lokasi 9 titik lokasi wisata alam dengan menggunakan metode sebaik mungkin dalam perhitungan sampel maupun pelaksanaan pendistribusian formulir wawancara guna memperoleh hasil survei yang memberikan informasi mengenai karakteristik wisatawan, guna dalam pengoperasian angkutan wisata ini sehingga menjadi lebih efektif, efisien, tepat guna, serta sesuai dengan kebutuhan dan keinginan wisatawan. Berikut hasil analisis karakteristik wisatawan berupa karakteristik usia, jenis kelamin, kendaraan yang digunakan, alasan penggunaan moda, waktu keberangkatan, waktu pulang wisatawan dan biaya perjalanan yang disajikan dalam bentuk tabel sebagai berikut :

Tabel Analisis Karakteristik Wisatawan

Jenis Karakteristik	Kategori	Jumlah	Persentase
Usia	< 20 tahun	58	18%
	21tahun – 30 tahun	124	38%
	31 tahun – 40 tahun	102	31%
	41 tahun- 50 tahun	34	10%
	>50 tahun	11	3%
Jumlah		329	100%
Jenis Kelamin	Perempuan	190	58%
	Laki - Laki	139	42%
Jumlah		329	100%
Kendaraan Yang Digunakan	Motor	125	38%
	Mobil	113	34%
	Angkutan Sewa	91	28%
Jumlah		329	100%
Lasan Penggunaan Moda	Murah	28	8%
	Cepat	104	32%
	Nyaman	132	40%
	Tidak ada pilihan lain	65	20%
Jumlah		329	100%
Waktu Keberangkatan	< 08.00	23	7%
	08.00 - 10.00	64	19%
	10.00 - 12.00	93	28%
	12.00 - 15.00	82	25%
	15.00 - 18.00	49	15%
Jumlah		329	100%
Waktu Pulang Wisatawan	08.00 - 10.00	0	0%
	10.00 - 12.00	52	16%
	12.00 - 15.00	105	32%
	15.00 - 18.00	131	40%
	> 18.00	41	12%
Jumlah		329	100%
Biaya Perjalanan	<Rp.10.000	23	7%
	Rp.10.000 - Rp.30.000	66	20%
	Rp.30.000-Rp.50.000	128	39%
	>Rp.50.000	112	34%
Jumlah		329	100%

Sumber: Hasil Analisis,2024

Analisis Sistem Operasional

1. Analisis Penentuan Rute

Dalam penentuan rute angkutan wisata ini berdasarkan pola pergerakan wisatawan, identifikasi ruas jalan yang menghubungkan 9 titik lokasi wisata disesuaikan dengan kondisi jaringan jalan dan pemilihan jarak terpendek dan waktu tercepat. Pada rencana angkutan pariwisata di Kota Bandar Lampung dibagi menjadi 2 (dua) rute dengan titik awal berada di Terminal Rajabasa dan titik akhir rute 1 dan 2 berada di wisata Wira Garden.

2. Analisis Jenis Kendaraan

Berdasarkan hasil analisis demand potensial perhari dan jenis jelas jalan yang dilalui sesuai rute bahwa jenis kendaraan yang sesuai adalah kendaraan bus kecil dengan kapasitas 20 seat. Penentuan ini dilakukan dengan memperhatikan jumlah penumpang potensial yang akan menggunakan angkutan rencana yaitu dengan jumlah permintaan yang setuju menggunakan angkutan wisata yaitu sebanyak 308 wisatawan perhari. Selanjutnya dalam penentuan jenis kendaraan yang akan dioperasikan harus memperhatikan mengenai kemampuan prasarana jalan yang akan dilalui, dimana tiap ruas jalan memiliki ketentuan mengenai dimensi dan tonase yang dapat dilayani. Ketentuan mengenai hal tersebut terlampirkan pada Peraturan Menteri PUPR No. 5 Tahun 2018 Tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Fungsi Dan Intensitas Lalu Lintas Serta Daya Dukung Menerima Muatan Sumbu Terberat Dan Dimensi Kendaraan Bermotor.

3. Analisis Sistem Operasional

Sistem operasional ini merupakan kemampuan kerja angkutan umum dalam melakukan operasi dan atau pelayanan kepada pengguna angkutan. Dalam penelitian ini indikator kinerja angkutan umum yang dinilai adalah faktor muat, waktu perjalanan, frekuensi pelayanan, waktu antara, waktu tunggu, jumlah kendaraan yang beroperasi, dan waktu pelayanan.

Tabel Sistem Operasional Angkutan Wisata Kota Bandar Lampung

No	Jenis Operasioanl	Rute 1	Rute 2
1	Waktu Operasi	Weekend	Weekend
2	Waktu Pelayanan	08.00 WIB – 19.00 WIB	08.00 WIB – 19.00 WIB
3	Kecepatan Rencana	30 km/jam	30 km/jam
4	Waktu Tempuh	40 menit	39 menit
5	Waktu Sirkulasi	92 menit	90 menit
6	Jumlah Rit	7 rit	7 rit
7	Headway	21 menit	19 menit
8	Frekuensi	3 kend/jam	3 kend/jam
9	Kebutuhan Armada	4 unit	5 unit

Sumber: Hasil Analisis, 2024

4. Analisis Biaya Operasional Kendaraan Dan Tarif

Biaya operasional kendaraan (BOK) ini meliputi pengeluaran yang harus dikeluarkan oleh pengusaha angkutan setiap hari, tiap bulan dan tiap tahun untuk biaya pemeliharaan kendaraan dan pengoperasian usaha angkutan. Dalam perhitungan besarnya biaya operasi

kendaraan terdapat banyak komponen-komponen yang harus diperhitungkan. Berikut rincian biaya pokok yang terdiri dari biaya langsung dan tidak langsung:

Tabel Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 1 Weekend

No	Biaya Pokok	Jumlah
1	Biaya Langsung	Rp 11.303
2	Biaya Tidak Langsung	Rp 14
Jumlah		Rp 11.317

Sumber: Hasil analisis, 2024

Tabel Rekapitulasi Biaya Pokok Rute 2 Weekend

No	Biaya Pokok	Jumlah
1	Biaya Langsung	Rp 11.485
2	Biaya Tidak Langsung	Rp 11
Jumlah		Rp 11.496

Sumber: Hasil analisis, 2024

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

1) Rute 1 (Weekend)

$$\begin{aligned} \text{Tarif pokok (BOK/pnp per-km)} &= \text{Biaya pokok} / (70\% \times C) \\ &= \text{Rp. } 11.317 / 0,7 \times 19 \\ &= \text{Rp. } 851 \end{aligned}$$

Setelah didapatkan tarif pokok wisatawan maka didapatkan tarif sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Tarif BEP} &= \text{Tarif pokok} \times \text{Jarak} \\ &= \text{Rp. } 851 \times 20,1 \\ &= \text{Rp. } 17.103 \end{aligned}$$

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

$$\begin{aligned} \text{Tarif} &= (\text{Tarif pokok} \times \text{Jarak}) + 10\% \text{ Tarif BEP} \\ &= \text{Rp. } 17.103 + \text{Rp. } 1.710,3 \\ &= \text{Rp. } 18.814 \end{aligned}$$

2) Rute 2 (Weekend)

$$\begin{aligned} \text{Tarif pokok (BOK/pnp per-km)} &= \text{Biaya pokok} / (70\% \times C) \\ &= \text{Rp. } 11.496 / 0,7 \times 19 \\ &= \text{Rp. } 864 \end{aligned}$$

Setelah didapatkan tarif pokok wisatawan maka didapatkan tarif sebagai berikut:

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif pokok} \times \text{Jarak}$$

$$= \text{Rp. } 864 \times 19,6$$

$$= \text{Rp. } 16.942$$

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

$$\text{Tarif} = (\text{Tarif pokok} \times \text{Jarak}) + 10\%$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Rp. } 16.942 + \text{Rp. } 1.694,2$$

$$= \text{Rp. } 18.636$$

KESIMPULAN

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut : Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada perencanaan angkutan wisata di Kota Bandar Lampung maka kesimpulan yang didapatkan adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil wawancara karakteristik wisatawan bahwasannya terdapat demand potensial populasi sebesar 1754 wisatawan per hari. Demand potensial merupakan demand wisatawan yang bersedia berpindah dari angkutan pribadi ke angkutan wisata yang direncanakan beroperasi secara reguler.
2. Sistem pengoperasian angkutan wisata ini berbeda dengan angkutan umum, dikarenakan angkutan ini hanya beroperasi pada weekend saja. Waktu pelayanan angkutan rute 1 dan rute 2 pada pukul 08.00 – 19.00 dengan jenis kendaraan yaitu bus kecil kapasitas 19 penumpang jumlah rit pada rute 1 dan rute 2 masing-masing 7 dan jumlah kebutuhan armada pada rute 1 yaitu 4 kendaraan dan 5 kendaraan pada rute 2. Berikut jenis pelayanan rute pada perencanaan angkutan wisata :
 - 1) Rute 1 memiliki waktu sirkulasi 92 menit dengan headway 21 menit dengan panjang rute 20,1 melayani 5 lokasi wisata dengan waktu tempuh 40 menit titik awal keberangkatan terminal rajabasa.
 - 2) Rute 2 memiliki waktu sirkulasi 90 menit dengan headway 19 menit dengan panjang rute 19,6 melayani 5 lokasi wisata dengan waktu tempuh 39 menit titik awal keberangkatan terminal rajabasa.
3. Berdasarkan hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Bus Kecil 19 kursi penumpang dengan tarif pada rute 1 Rp.18.814 dan rute 2 Rp.18.636 perhitungan tarif ditentukan oleh 10% dari biaya BEP dasar perhitungan tersebut berdasarkan SK Dirjendat Nomor 687 tahun 2002.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2018. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.*
- Abror, Baddal Hayat Al, and Okto Risdianto Manullang. 2019. "Layanan Transportasi Dalam Pengembangan Pariwisata Di Kabuapten Kerinci." *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)* 6 (2): 125. <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v6i2.306>.
- Azizah, Melya. 2022. *Perencanaan Angkutan Pariwisata Di Kabupaten Kotabaru. Jurnal Transportasi Darat.* Vol. 2. <http://digilib.ptdisttd.net/4049/>.
- Azizah, Nailie. 2021. "Pemilihan Layanan Angkutan Jalan Untuk Pariwisata Di Kabupaten Pasuruan." *Jurnal Pariwisata* 8 (2): 90–98. <https://doi.org/10.31294/par.v8i2.9509>.
- Badan Pusat Statistik. 2023. *Kota Bandar Lampung Dalam Angka 2023.*
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2002. *Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat.*
- Gunn, Clare A., and Turgut Var. 2017. *Perencanaan Pariwisata.* New York: Routledge 29 Jalan 35 Barat New York, New York.
- Halimatussaddiah Marpaung, SE.MM, and ME.I Hilmiatus Sahla, SE.i. 2017. "Pengaruh Daya Tarik Dan Aksesibilitas Terhadap Minat Berkunjung Wisatawan Ke Air Terjun Ponot Di Desa Tangga Kecamatan Aek Songsongan Kabupaten Asahan." *Bintang Visitama*, 21–22.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan No 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.* INDONESIA.
- Lampung, Peraturan Daerah Kota Bandar. 2023. *Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011-2030.* Kota Bandar Lampung.
- Lampung, Tim PKL Kota Bandar. 2023. *Laporan Umum PKL Kota Bandar Lampung.*
- Maimunah, Siti, Lidya Chotimah, and Nelly Siringoringo. 2020. "Aksesibilitas Angkutan Wisata Di Kabupaten Kutai Kartanegara." *Jurnal Penelitian Transportasi Darat* 21 (2): 199–204. <https://doi.org/10.25104/jptd.v21i2.1571>.
- Mebri, Fredrick Hendrick, Ermaya Suradinata, and Kusworo Kusworo. 2022. "Internal

- Tourism Development Strategy Increasing Regional Original Income (Pad) in Jayapura City Papua Province.” *Jurnal Ilmiah Wahana Bhakti Praja* 12 (1): 102–14. <https://doi.org/10.33701/jiwbp.v12i1.2537>.
- Menteri Perhubungan. 2021. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 - 2025*. n.d. Indonesia. <https://doi.org/10.1097/00006231-199705000-00124>.
- Perhubungan, Menteri, and Republik Indonesia. 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 73 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis*. indonesia.
- Presiden Republik Indonesia. 2009. *Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Indonesia.
- Ristianti, Novia Sari. 2016. “Kajian Kebutuhan Transportasi Dalam Mendukung Pengembangan Pariwisata Di Kota Salatiga Transportation Needs Assessment In Supporting Tourism Development In Salatiga City” 2 (2): 96–103.
- Tambunan, Nani. 2009. “Posisi Transportasi Dalam Pariwisata.” *Majalah Ilmiah Panorama Nusantara*, no. VI: 39–48. https://www.academia.edu/38324449/Jurnal_transportasi_dalam_pariwisata.
- Tasik, Vidi Ravael, Sarah Sambiran, and Stefanus Sampe. 2019. “Peran Dinas Pariwisata Dalam Mengembangkan Potensi Wisata Di Kabupaten Bolaang Mongondow Timur.” *Jurnal Eksekutif* 3 (3): 1–7.
- Undang Undang Republik Indoneisa Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata*. n.d.
- Yuliani, Febri. 2015. “Kemitraan Pemerintah, Dunia Usaha, Dan Masyarakat Dalam Sektor Transportasi Publik.” *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)* 2 (2): 227. <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v2i2.124>.