

AKSES DAN PELAYANAN TRANSPORTASI MENUJU DESTINASI WISATA PANTAI MANDALIKA DI PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT

THE ACCESSIBILITY AND TRANSPORTATION SERVICES TOWARDS MANDALIKA BEACH AS TOURISM DESTINATION IN THE PROVINCE OF NUSA TENGGARA BARAT

¹Hartono dan ²Listifadah

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta-Indonesia

¹ambon_hartono@yahoo.com

²nu_list@yahoo.co.id

Diterima: 2 November 2017, Direvisi: 16 November 2017, Disetujui: 27 November 2017

ABSTRACT

Ministry of Tourism has set 10 tourist destinations to be a priority program that will be the leading tourist attractions to bring the target of 20 million foreign tourists in 2019, and one of these tourist destinations is Mandalika accessibility and transportation services are essential to support the smoothness of the program. This study aims to formulate recommendations on accessibility and delivery of tourism and public transport to Mandalika Beach area, while the analytical method uses qualitative and quantitative descriptive, to know how to transport services to Mandalika Beach tourism destination in West Nusa Tenggara Province. The results of the analysis say that there is no connectivity between the existing transportation nodes in the province of West Nusa Tenggara to the Mandalika Special Economic Zone (KEK) tourist destinations. The transportations towards the region is dominated by travel and airport taxi. Based on the analysis of the transportation requirement, it can be concluded that the time of the tour bus operation will be conducted from 11:00 to 22:00 WITA with busy period at 14:00 to 17:00 WITA, because the majority of tourists visit the area mandalika in the afternoon, and the bus speed is an average of 40 km / hour considering the width of the road is only 6 m two way, while the need of bus fleet tourism based on the number of tourists in 2018/2019 as many as 6 fleets.

Keywords: PT. ITDC Persero, public transport, transportation nodes

ABSTRAK

Kementerian Pariwisata telah menetapkan 10 destinasi wisata menjadi program prioritas yang akan dijadikan tempat wisata unggulan untuk mendatangkan target 20 juta wisatawan mancanegara pada tahun 2019, dan salah satu destinasi wisata tersebut adalah Mandalika. Aksesibilitas dan pelayanan transportasi menjadi penting untuk mendukung kelancaran program tersebut. Studi ini bertujuan untuk menyusun rekomendasi terkait aksesibilitas dan penyelenggaraan angkutan pariwisata serta angkutan umum menuju Kawasan Pantai Mandalika, sedangkan metode analisis menggunakan deskriptif kualitatif dan kuantitatif, untuk mengetahui bagaimana pelayanan transportasi menuju destinasi wisata Pantai Mandalika di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Adapun hasil analisis mengatakan bahwa belum terdapat konektivitas antara simpul-simpul transportasi eksisting di Provinsi Nusa Tenggara Barat dengan destinasi wisata Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Mandalika. Transportasi menuju kawasan tersebut di dominasi oleh travel dan taksi bandara. Berdasarkan analisis kebutuhan angkutan dapat disimpulkan bahwa waktu operasi bus pariwisata akan dilaksanakan mulai pukul 11.00 s.d 22.00 WITA dengan periode sibuk pada pukul 14.00 s.d 17.00 WITA, karena mayoritas wisatawan mengunjungi kawasan mandalika pada sore hari, dan kecepatan bus tersebut rata-rata 40 km/jam mengingat lebar jalan hanya 6 m dua arah, sedangkan kebutuhan armada bus pariwisata berdasarkan jumlah wisatawan pada tahun 2018/2019 sebanyak 6 armada.

Kata Kunci: PT. ITDC Persero, angkutan umum, simpul-simpul transportasi

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana sangat penting untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, sampai saat ini pelayanan angkutan pariwisata/umum menuju kawasan Pantai Mandalika belum ada baik yang disediakan oleh pemerintah pusat maupun daerah dan angkutan didominasi oleh travel. Jarak Pantai Mandalika $\pm$ 19 km dari Bandara Lombok Internasional Airport (LIA) dan ditempuh dalam waktu $\pm$ 30 menit. Pantai Mandalika adalah salah satu Instruksi Presiden dalam rapat terbatas terkait pengembangan 10 Destinasi Wisata, sedangkan Kementerian BUMN menunjuk PT. ITDC (*Indonesia Tourism Development Corporation*)

untuk mengembangkan kawasan Mandalika dalam jangka pendek, menengah, maupun jangka panjang.

Berdasarkan data dari Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Lombok tengah, jumlah wisatawan menuju Kabupaten Lombok Tengah menunjukkan kenaikan yang sangat signifikan, pada tahun 2011 berjumlah 319.556 wisatawan Internasional maupun domestik dan pada tahun 2016 mencapai 2.789.520 wisatawan. Banyaknya jumlah wisatawan yang berkunjung perlu didukung dengan fasilitas transportasi yang memadai. Hal ini untuk memudahkan dan memberikan kenyamanan kepada para wisatawan menuju kawasan wisata. Kawasan

wisata Mandalika merupakan salah satu destinasi wisata yang akan dikembangkan di Nusa Tenggara Barat secara di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Oleh karena itu perlu adanya angkutan umum yang dapat diakses langsung oleh wisatawan dari bandara maupun dari Mataram/kawasan pelabuhan penyeberangan menuju Pantai Mandalika untuk mendukung hal tersebut.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka ada 2 (dua) perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi jalan dan pelayanan angkutan umum menuju Pantai Mandalika Provinsi Nusa Tenggara Barat?
2. Bagaimana kondisi simpul-simpul transportasi menuju Pantai Mandalika Provinsi Nusa Tenggara Barat?

Maksud penelitian ini adalah mengevaluasi kondisi jalan dan pelayanan angkutan umum menuju kawasan Pantai Mandalika Provinsi Nusa Tenggara Barat, sedangkan tujuannya adalah untuk menyusun rekomendasi terkait penyelenggaraan angkutan pariwisata, angkutan umum menuju kawasan Pantai Mandalika.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kepariwisataaan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 tahun 2009 tentang kepariwisataan Pasal 1 menyebutkan bahwa daya tarik wisata adalah sesuatu yang memiliki keunikan, keindahan, dan nilai yang berupa keanekaragaman kekayaan alam, budaya, dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau tujuan kunjungan wisatawan.

Unsur yang terkandung dalam pengertian di atas dapat disimpulkan, yaitu:

1. Setiap daya tarik wisata memiliki keunikan dan keindahan;

2. Daya tarik dapat berupa alam, budaya, atau hasil karya manusia yang berseni tinggi dan layak untuk dijadikan suatu produk;
3. Sasaran utama adalah wisatawan.

Potensi kepariwisataan merupakan suatu hal yang mempunyai kekuatan dan nilai tambah tersendiri untuk dikembangkan menjadi suatu atraksi wisata. Potensi pariwisata dapat dibagi tiga menurut Yoeti (2001), yaitu:

1. Potensi Alam

Potensi alam adalah keadaan dan jenis flora dan fauna suatu daerah, bentang alam suatu daerah, misalnya pantai, hutan, dan lain-lain (keadaan fisik suatu daerah). Kelebihan dan keunikan yang dimiliki oleh alam jika dikembangkan dengan memperhatikan keadaan lingkungan sekitarnya niscaya akan menarik wisatawan untuk berkunjung ke objek tersebut.

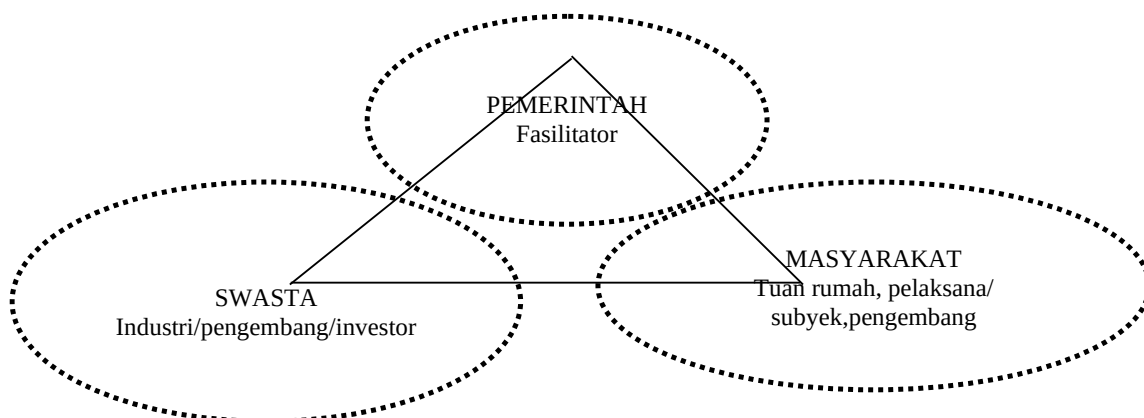
2. Potensi Kebudayaan

Potensi budaya adalah semua hasil cipta, rasa dan karsa manusia baik berupa adat istiadat, kerajinan tangan, kesenian, peninggalan bersejarah nenek moyang berupa bangunan, monument.

3. Potensi Manusia

Manusia juga memiliki potensi yang dapat digunakan sebagai daya tarik wisata, lewat pementasan tarian/pertunjukan dan pementasan seni budaya suatu daerah.

Dalam kegiatan kepariwisataan ada beberapa pihak yang memiliki peran dan terlibat langsung dalam kegiatan kepariwisataan. Berikut **Gambar 1** menggambarkan ilustrasi pemangku kepentingan dalam pariwisata (Sunaryo, 2013).



Sumber: Sunaryo (2013)

Gambar 1.
Pemangku Kepentingan dalam Pariwisata.

Berdasarkan Gambar 1 dapat disimpulkan bahwa peran masyarakat dalam pelaksanaan kepariwisataan sangatlah besar dan perlu diseimbangkan dengan peran pemerintah maupun swasta. Tetapi dalam kenyataannya yang terjadi peran masyarakat masih sangat kecil bila dibandingkan dengan kedua *stakeholder* lainnya. Penyebabnya adalah tidak adanya atau lemahnya akses yang mereka miliki kepada sumberdaya (*resource*) pariwisata yang ada dan rendahnya pelibatan mereka dalam proses pengambilan keputusan.

B. Transportasi untuk Menunjang Pariwisata

Transportasi merupakan salah satu alat penunjang yang utama dalam industri pariwisata. Semakin mudah suatu tempat wisata dijangkau, maka ketertarikan wisatawan untuk mengunjungi tempat tersebut semakin besar. Sebaliknya, jika aksesibilitasnya susah, wisatawan akan enggan untuk mengunjungi daerah tersebut. Sesuai dengan pengertiannya, aksesibilitas mengacu pada kemudahan yang bisa diperoleh pengunjung untuk melakukan perjalanan dan memasuki sebuah tempat (March, 2004). Aksesibilitas memberikan pengaruh pada beberapa lokasi kegiatan termasuk pariwisata.

Ada yang menyatakan bahwa aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat itu tinggi. Sebaliknya, jika kedua tempat itu sangat berjauhan, aksesibilitas antara keduanya rendah. Jadi, tata guna lahan yang berbeda pasti mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen).

Akan tetapi, peruntukan lahan tertentu seperti bandara, lokasinya tidak bisa sembarangan dan biasanya terletak jauh di luar kota. Dikatakan aksesibilitas ke bandara tersebut pasti selalu rendah karena letaknya yang jauh di luar kota. Namun, meskipun letaknya jauh, aksesibilitas ke bandara dapat ditingkatkan dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi sehingga waktu tempuhnya menjadi pendek. Oleh sebab itu, penggunaan 'jarak' sebagai ukuran aksesibilitas mulai diragukan orang dan mulai dirasakan bahwa penggunaan 'waktu tempuh' merupakan kinerja yang lebih baik dibandingkan dengan 'jarak' dalam menyatakan aksesibilitas.

Pertumbuhan wisatawan pada destinasi tertentu berhubungan erat dengan penyediaan dan

tingkat pembangunan dalam sistem transportasi tersebut. Destinasi wisata yang dihubungkan oleh sistem yang baik dari jalan raya, kereta api dan saluran udara akan menerima jumlah maksimum wisatawan.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari observasi lapangan serta wawancara dengan *stakeholder* terkait yaitu Dinas Perhubungan Provinsi Nusa Tenggara Barat, Dinas Perhubungan Kota Mataram, Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Tengah, dan *Indonesia Tourism Development Corporate* (ITDC), sedangkan data sekunder diperoleh juga dari dinas-dinas tersebut.

B. Metode Analisis

Teknik analisis data menggunakan analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Menurut Sugiyono (2004) analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Analisis deskriptif kualitatif adalah analisis yang mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan kalimat, sehingga lebih informatif dan mudah dipahami. Menurut Sugiyono (2012), metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu.

1. Analisis Peramalan Jumlah Wisatawan

Analisis awal yang dilakukan adalah meramalkan jumlah penumpang angkutan wisata menuju kawasan Mandalika. Data yang digunakan data jumlah wisatawan di Kabupaten Lombok Tengah dalam lima tahun terakhir. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui jumlah wisatawan Mandalika pada tahun rencana. Prediksi penumpang dilakukan untuk menentukan pengembangan wisata pada tahun rencana.

Analisis yang dilakukan untuk meramalkan jumlah wisatawan pada tahun rencana dapat dilakukan dengan berbagai metode. Metode yang digunakan adalah

menggunakan beberapa jenis *trendline* dan model regresi. Dari berbagai metode tersebut, akan dipilih tingkat penyimpangan atau nilai R^2 yang paling mendekati angka 1 (satu), karena ketika R^2 mendekati satu maka semakin akurat analisa peramalan yang akan dilakukan. Selanjutnya, persamaan yang memiliki nilai R^2 mendekati 1 (satu), akan digunakan pada proses proyeksi jumlah penumpang pada tahun rencana, adapun tingkat penyimpangan atau nilai R^2 yang digunakan untuk memproyeksikan wisatawan pada tahun rencana adalah dengan menggunakan metode *trendline* jenis polynomial dengan tingkat penyimpangan atau nilai R^2 0,9751. Berdasarkan analisis yang dilakukan, dapat diketahui beberapa hasil persamaan model beserta nilai R^2 dengan menggunakan beberapa metode untuk wisatawan.

2. Analisis Jumlah Kebutuhan Armada

Selanjutnya adalah analisis untuk mengetahui seberapa besar permintaan akan bus. Jumlah permintaan didapatkan dari hasil prediksi *demand* pada tahun 2019. Selanjutnya potensi permintaan yang diketahui dapat dijadikan acuan dalam

menentukan jenis angkutan apa yang akan digunakan dan kebutuhan jumlah armadanya. Jumlah armada per waktu sirkulasi yang diperlukan dihitung dengan rumus:

$$K = \frac{CT}{H \times fA} \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan:

K = Jumlah kendaraan (unit)

CT= Waktu sirkulasi (menit)

H = Waktu antara (menit)

fA = Faktor ketersediaan kendaraan (100%)

3. Letak dan Jumlah Halte

Penentuan letak dan kebutuhan halte berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 mengenai Pedoman Teknis Perekrayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum. Dalam surat keputusan tersebut dinyatakan bahwa dalam menentukan jumlah halte yang dibutuhkan dapat ditentukan melalui jarak antara atau tempat pemberhentian bus dengan ketentuan seperti pada **Tabel 1**.

Tabel 1.
Kriteria Penentuan Letak Halte

No.	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti
1.	Pusat kegiatan sangat padat: pertokoan, pasar	CBD, kota	200-300
2.	Padat: Perkotaan, sekolah, jasa	Kota	300-400
3.	Pemukiman	Kota	300-400
4.	Campuran padat perumahan sekolah, jasa	Pinggiran	300-500
5.	Campuran jarang: perumahan ladang, sawah, tanah kosong	Pinggiran	500-1000

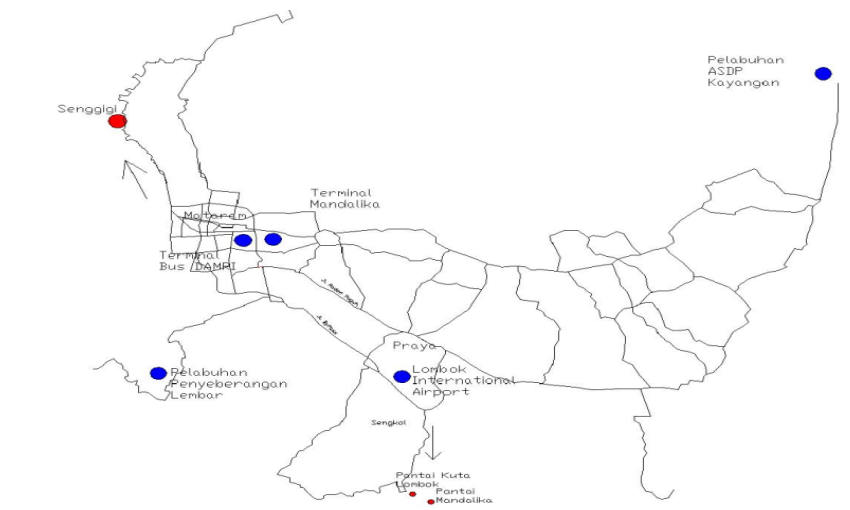
Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Observasi Akses Transportasi Menuju Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Mandalika

Secara garis besar ada dua akses utama yang menjadi ‘gerbang’ untuk menuju ke Lombok, yaitu bandar udara dan pelabuhan. Bandara Internasional Lombok (BIL) yang melayani penerbangan dari dan ke Lombok merupakan ‘pintu masuk’ dari jalur udara. Sedangkan untuk pelabuhan, ada beberapa pelabuhan yang dapat diakses menuju atau dari Lombok.

Pelabuhan Lembar merupakan pelabuhan yang digunakan sebagai pintu masuk wisatawan dari Pulau Bali ke Lombok baik itu yang menyeberang melalui Pelabuhan Padang Bai maupun melalui Pelabuhan Benoa. Selain itu terdapat Pelabuhan Kayangan yang menjadi pintu masuk dari Pulau Sumbawa ke Pulau Lombok ataupun sebaliknya. Terdapat juga pelabuhan khusus untuk melayani kapal wisata bagi turis mancanegara maupun domestik yang datang dari Pulau Bali, yaitu Pelabuhan Pemenang.



Gambar 2.
Peta Simpul Transportasi di Nusa Tenggara Barat.



Gambar 3a.
Akses Simpul Transportasi Dari Sisi Bandara.

Transportasi di Bandara Internasional Lombok (BIL) saat ini masih didominasi oleh taksi dan kendaraan “travel”. Para wisatawan baik domestik maupun mancanegara lebih senang memilih paket dari biro perjalanan karena semua akomodasi dan transportasi ditanggung



Gambar 3b.
Akses Simpul Transportasi dari Sisi Pelabuhan.

oleh biro perjalanan. Selain itu rental mobil juga banyak menjadi pilihan para wisatawan. Transportasi umum yang tersedia di bandara adalah taksi dan Bus Damri. Terdapat tiga rute Damri yang dilayani yaitu BIL-Mataram, BIL-Senggigi, dan BIL-Selong.



Gambar 4.
Damri dan Taksi di Bandara Lombok.

Untuk menuju kawasan Pantai Mandalika saat ini belum ada transportasi umum yang melayaninya, sedangkan wisatawan yang ingin mengunjungi kawasan tersebut sangat banyak. Terminal Mandalika merupakan salah satu akses yang menghubungkan daerah sekitarnya, namun angkutan umum di terminal masih kurang efektif dalam pelayanannya, karena banyaknya penumpang yang membawa barang-

barang kebutuhan sehari-hari dari pasar. Perlu digarisbawahi bahwa Terminal Mandalika dan Kawasan Mandalika merupakan dua tempat yang berbeda. Terminal Mandalika merupakan terminal bus yang terletak di Kota Mataram sedangkan Kawasan Mandalika merupakan Kawasan Ekonomi Eksklusif (KEK) yang terletak di Kabupaten Lombok Tengah.



Sumber: Hasil Survei Primer, 2017

Gambar 5.
Kondisi Terminal Mandalika di Mataram.



Sumber: Hasil Survei Primer, 2017

Gambar 6.
Kondisi Terminal Mandalika di Mataram.

Secara resmi belum ada trayek yang melayani hingga ke KEK Mandalika. Terdapat angkutan umum yang melayani rute Praya-Mandalika, biasanya angkutan umum ini digunakan untuk warga kawasan mandalika untuk memenuhi

kebutuhan. Akan tetapi angkutan ini pun mempunyai *demand* yang kecil karena kalah bersaing dengan ojek. Secara ringkas, simpul transportasi yang menghubungkan daerah Mandalika dijelaskan dalam **Tabel 2**.

Tabel 2.
Akses Simpul Transportasi Menuju Kawasan Mandalika

Nama Simpul Transportasi	Moda	Lokasi	Angkutan Lanjutan menuju Kawasan Mandalika	Jarak (Km) menuju Mandalika
Terminal Tipe A Mandalika	Angkutan Jalan	Mataram	Taksi	± 46 Km
Terminal Bus DAMRI Sweta	Angkutan Jalan	Mataram	Taksi	± 45 Km
Bandar Udara LIA	Angkutan Udara	Lombok Tengah	Taksi, Travel	± 26 Km
Pelabuhan Penyeberangan Lembar	Angkutan Penyeberangan	Lombok Barat	Taksi	± 50 Km

Nama Simpul Transportasi	Moda	Lokasi	Angkutan Lanjutan menuju Kawasan Mandalika	Jarak (Km) menuju Mandalika
Pelabuhan ASDP Kayangan	Angkutan Penyeberangan	Lombok Timur	Taksi	± 86 Km
Pool Transit DAMRI Senggigi	Angkutan Jalan	Lombok Barat	Taksi	± 65 Km

Sumber: Hasil Survei Primer, 2017

Untuk kondisi jalan yang menuju arah Mandalika sudah bagus, jalan tersebut merupakan jalan dua lajur dua arah. Perlengkapan keselamatan jalan seperti

rambu dan Lampu Penerangan Jalan Umum (LPJU) sudah ada walaupun masih ada beberapa yang kurang.



Sumber: Hasil Survei Primer, 2017

Gambar 7.

Kondisi Jalan dari Bandara dan Menuju Pantai Mandalika.

B. Peramalan Jumlah Wisatawan (2017-2021)

Analisis *forecasting* jumlah wisatawan di Kabupaten Lombok Tengah adalah analisis awal untuk meramalkan jumlah penumpang

angkutan wisata menuju Kawasan Mandalika. Data yang digunakan data jumlah wisatawan di Kabupaten Lombok Tengah dalam lima tahun terakhir.

Tabel 3.

Jumlah Wisatawan Kabupaten Lombok Tengah

No.	Tahun	Wisatawan		Jumlah
		Domestik	Mancanegara	
1.	2012	23.535	58.364	81.899
2.	2013	25.150	77.278	102.428
3.	2014	49.766	54.954	104.720
4.	2015	53.820	46.908	100.728
5.	2016	59.148	49.769	108.917

Sumber: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata, Kab. Lombok Tengah

Setelah dilakukan analisis dengan berbagai metode, adapun tingkat penyimpangan/nilai R^2 yang digunakan untuk memproyeksikan wisatawan pada tahun rencana adalah menggunakan metode *trendline* jenis *polynomial* dengan tingkat penyimpangan

atau nilai R^2 0,9751. Berdasarkan analisis yang dilakukan, dapat diketahui beberapa hasil persamaan model beserta nilai R^2 dengan menggunakan beberapa metode untuk wisatawan adalah sebagai berikut.

Tabel 4.
Persamaan Model dan Tingkat Penyimpangan (R²) Wisatawan

No.	Metode	Rumus	R ²
1.	Trend Linear	$y = 6118,5x + 778,66$	R ² = 0.905
2.	Trend Exponential	$y = 13292e^{0.1314x}$	R ² = 0.9472
3.	Trend Polynomial	$y = 340,77x^2 - 325,39x + 14670$	R ² = 0.9648

Sumber: Hasil Analisa Data, 2017

Metode peramalan yang memiliki tingkat penyimpangan terendah adalah Metode *Trendline Polynomial* dengan nilai R² 0,9648. Persamaan model dari metode *Trendline Polynomial* akan digunakan pada

tahap selanjutnya yakni peramalan penumpang tahun 2017-2021. Hasil proyeksi wisatawan dengan bentuk persamaan fungsi $y = 340,77x^2 - 325,39x + 14670$ dapat dilihat pada **Tabel 5.**

Tabel 5.
Hasil Peramalan Jumlah Wisatawan 5 Tahun Mendatang

No.	Tahun	Jumlah Wisatawan
1.	2017	130937
2.	2018	143870
3.	2019	157486
4.	2020	171783
5.	2021	186761

C. Analisis Operasi Angkutan Tahun Rencana

1. Waktu Operasi Bus Angkutan Wisata

Waktu operasi bus angkutan wisata direncanakan pada pukul 11.00 s.d 22.00 WITA. Penentuan waktu operasi ini berdasarkan periode kunjungan wisatawan menuju Kawasan Mandalika dan periode sibuk diperkirakan pada pukul 14.00 s.d 17.00 karena mayoritas wisatawan menuju Kawasan Mandalika pada sore hari.

2. Kecepatan Rencana Operasional Angkutan Wisata

Kecepatan rencana merupakan kecepatan maksimal pada kondisi normal yang ditargetkan sebagai kecepatan perjalanan angkutan wisata yang akan dioperasikan. Kecepatan rencana untuk pengoperasian bus angkutan wisatawan adalah 40 km/jam. Kecepatan ini ditetapkan dengan tujuan utama menjamin perjalanan bagi para wisatawan hingga sampai tujuan tetapi tetap mempertimbangkan kelancaran arus lalu lintas.

3. Waktu Tempuh Angkutan Wisata (Senggigi-Sweta-KEK Mandalika)

Waktu tempuh rute Senggigi-Sweta-KEK Mandalika dapat ditentukan dengan perhitungan rumus sebagai berikut:

$$WT = \frac{PR}{KR} \times 60 \text{ menit} \dots\dots\dots (2)$$

$$WT = \frac{65 \text{ Km}}{40 \text{ Km/jam}} \times 60 \text{ menit}$$

$$WT = 97,5 \text{ Menit}$$

4. Waktu Sirkulasi

Waktu Sirkulasi adalah lama waktu tempuh kendaraan dari titik A ke titik B dan kembali ke titik A. Waktu Sirkulasi dapat diketahui dengan persamaan berikut:

$$\begin{aligned} CTAB &= (TAB+TBA) && + \\ &(\sigma AB+\sigma BA) && + \\ &(TTA+TTB) \\ &= (97,5+97,5) + (4,87+4,87) \\ &+ (9,75+9,75) \\ &= 224,24 \text{ Menit} \end{aligned}$$

Keterangan:

- CTABA = Waktu Sirkulasi dari A ke B, dan kembali lagi ke A
- TAB = Waktu Perjalanan rata-rata dari A ke B = 97,5 Menit
- TBA = Waktu Perjalanan rata-rata dari B ke A = 97,5 Menit
- σAB = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B (5%TAB)= 4.87 mnt
- σBA = Deviasi waktu perjalanan dari B ke A (5%TAB)= 4.87 mnt

TTA = Waktu henti kendaraan di A (10% TAB)= 9,75 mnt
 TTB = Waktu henti kendaraan di B (10% TBA)=9,75 mnt

5. Jumlah Rit

Jumlah rit adalah jumlah perjalanan yang mampu ditempuh sebuah kendaraan untuk melayani sebuah rute dalam selang waktu operasi kendaraan. Perhitungan jumlah rit dilakukan selama jam operasi pada pukul 11.00 sd 22.00 WITA. Dari waktu operasi tersebut dapat ditentukan jumlah rit bus angkutan wisata pada tiap jam operasi dengan perhitungan rumus sebagai berikut:

$$\text{Jumlah RIT} = \frac{\text{Waktu Operasi}}{\text{Waktu Sirkulasi Rute}} \dots\dots (3)$$

$$\text{Jumlah RIT} = \frac{660 \text{ menit}}{224,24 \text{ menit}}$$

$$\text{Jumlah RIT} = 2,9 \sim 3 \text{ Rit}$$

6. Waktu Antara (Headway)

Perhitungan *headway* bus angkutan wisata kendaraan ditetapkan berdasarkan *demand* tahun rencana 2018, sebagai berikut:

$$\text{Waktu Antara (H)} = \frac{60 \cdot C \cdot Lf}{P} \dots\dots\dots (4)$$

$$\text{Waktu Antara (H)} = \frac{60 \cdot 30 \cdot 0,7}{33}$$

$$\text{Waktu Antara (H)} = 38 \text{ Menit}$$

7. Jumlah Kebutuhan Armada

Perhitungan mengenai jumlah kebutuhan armada yang akan beroperasi, yaitu angkutan bus sedang ditentukan dengan melihat jumlah permintaan terhadap pelayanan jasa bus angkutan wisata. Selain menggunakan data permintaan penumpang, data perhitungan manajemen operasi bus seperti waktu sirkulasi dan waktu antara (*headway*) kendaraan juga digunakan dalam menentukan jumlah

armada yang akan beroperasi. Jumlah kebutuhan armada ditetapkan berdasarkan *demand* tahun rencana 2018, sebagai berikut:

$$K = \frac{CTABA}{H \times fA} \dots\dots\dots (5)$$

$$K = \frac{224,24}{38 \times 100\%}$$

$$K = 6 \text{ Armada}$$

Kebutuhan jumlah armada pada periode sibuk yang akan diperkirakan pada masa liburan panjang, K' = Pukul 14.00 s.d 17.00 WITA, yakni 3 Jam = 180 menit.

$$K' = K \times \frac{W}{CTABA} \dots\dots\dots (6)$$

$$K' = 6 \times \frac{180}{224,24}$$

$$K' = 4,8 \sim 5 \text{ Armada}$$

8. Frekuensi Kendaraan

Frekuensi kendaraan adalah jumlah perjalanan angkutan wisata selama jam operasi. Perhitungan frekuensi kendaraan pada tahun rencana 2018 dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$F = \frac{60}{H} \dots\dots\dots (7)$$

$$F = \frac{60}{38}$$

$$F = 1,5 \sim 1 \text{ Kend./jam}$$

9. Penjadwalan

Penjadwalan angkutan wisata merupakan hasil akhir dari analisis manajemen operasi angkutan yang telah dilakukan. Penjadwalan angkutan dapat ditentukan setelah mengetahui waktu operasi, jumlah armada, waktu perjalanan, waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan faktor muat, dan yang paling penting adalah waktu maksimal angkutan tiba di tujuan.

Tabel 6.
Penjadwalan Angkutan Bus Wisata

Armada ke-n	Senggigi		Mandalika	
	Berangkat A	Tiba A	Tiba B	Berangkat B
1	11.00	14.30	12.40	12.50
2	11.35	15.05	13.15	13.25
3	12.10	15.40	13.50	14.00
4	12.45	16.15	14.25	14.35
5	13.20	16.50	15.00	15.10
6	13.55	17.25	15.35	15.45
7	14.30	18.00	16.10	16.20

Armada ke-n	Senggigi		Mandalika	
	Berangkat A	Tiba A	Tiba B	Berangkat B
1	15.05	18.35	16.45	16.55
2	15.40	19.10	17.20	17.30
3	16.15	19.45	17.55	18.05
4	16.50	20.20	18.30	18.40
5	17.25	20.55	19.05	19.15
6	18.00	21.30	19.40	19.50
7	18.35	22.05	20.15	20.25

Sumber: Hasil Analisis Data, 2017

10. Analisis Letak dan Jumlah Halte

Keberadaan halte untuk rencana pengoperasian bus memiliki fungsi utama sebagai tempat menaikkan dan menurunkan pelajar. Untuk menentukan jumlah dan dimana letak halte, dapat berdasarkan pada Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 mengenai

Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum. Dalam surat keputusan tersebut dinyatakan bahwa dalam menentukan jumlah halte yang dibutuhkan dapat ditentukan melalui jarak antara atau tempat pemberhentian bus dengan ketentuan pada tabel berikut.

Tabel 7.
Jarak Antar Halte dan Tempat Pemberhentian Bus

No.	Tata Guan Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti
1.	Pusat Kegiatan Sangat Padat: pertokoan, pasar	CBD, kota	200-300
2.	Padat: Perkotaan, sekolah, jasa	Kota	300-400
3.	Pemukiman	Kota	300-400
4.	Campuran padat perumahan, sekolah, jasa	Pinggiran	300-500
5.	Campuran jarang: perumahan, ladang, sawah, tanah kosong	Pinggiran	500-1000

Sumber: SK. Dirjenhubdat No. 271/HK.105/DRJD/96

Rute Angkutan Pariwisata akan melewati Jln. Raya Senggigi-Jln. Saleh Sungkar-Jln. Adi Sucipto-Jln. Udayana-Jln. Pejanggik-Jln. A.A. Gede Ngurah-Jln. Brawijaya-Jln. TGH. Faesal (Pool DAMRI)-Jln. TGH. Hambili-Jln. TGH. Lopan (Patung Sapi)-Jln. Bypass

Bandara (Bandara Internasional Lombok)-Jln. Raya Tanak Awu-Jln. Raya Kuta Lombok-Mandalika. Berikut hasil analisis penentuan kebutuhan halte angkutan pariwisata dapat di lihat pada tabel berikut.

Tabel 8.
Kebutuhan Halte Bus Wisata

Nama Jalan	Panjang	Jarak Tempat Henti (m)	Tata Guna Lahan	Jumlah Kebutuhan Halte
Jln. Raya Senggigi – Jln. Saleh Sungkar	± 9200 m	300–400	Campuran: Pusat Wisata, Pertokoan, Perumahan	23
Jln. Adi Sucipto	± 3000 m	300-400	Kota	7
Jln. Udayana	± 2000 m	300-400	Kota	5
Jln. Pejanggik	± 3000 m	200-300	Kota	10

Nama Jalan	Panjang	Jarak Tempat Henti (m)	Tata Guna Lahan	Jumlah Kebutuhan Halte
Jln. A.A. Gede Ngurah	± 800 m	300-400	Kota	2
Jln. Brawijaya	± 2000 m	300-400	Kota	5
(Pool DAMRI) Jln. TGH. Faesal	± 2500 m	300-500	Pinggiran	5
Jln. TGH Saleh Hambili	± 2300 m	500-1000	Pinggiran	3
Jln. TGH. Lopan – Patung Sapi	± 5800 m	500-1000	Pinggiran	7
Jln. Bypass Bandara - BIL	± 20000 m	500-1000	Pinggiran	20
Jln. Raya Tanak Awu	± 4300 m	500-1000	Pinggiran	4
Jln. Raya Kuta Lombok	± 14500 m	500-1000	Pinggiran	14

Sumber: Hasil Analisis Data, 2017

Jumlah kebutuhan halte pada rute angkutan pariwisata yang telah ditentukan, namun perlu ditinjau kembali dikarenakan karakteristik tata guna lahan pada jalan-jalan yang dilalui tidak selalu sama sehingga jumlah kebutuhan bisa melebihi maupun kekurangan. Untuk itu penempatan halte harus berada pada titik pusat kegiatan/keramaian/perumahan dan kemudahan akses untuk menuju halte tersebut.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan tentang kondisi Akses dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Pantai Mandalika adalah Kabupaten Lombok Tengah sendiri mempunyai prospek yang sangat strategis dalam sektor pariwisata tentunya menjadi peluang yang sangat bagus dilihat dari segi pemandangan alam, laut, maupun gunungnya yang menjadi daya tarik tersendiri bagi wisatawan mancanegara. Maka dari itu harus menggalakkan lembaga-lembaga yang bergerak di bidang kepariwisataan, seperti; kelompok/sanggar kesenian, paguyuban seni budaya, kelompok sadar wisata, Himpunan Pemandu Wisata Indonesia, Asosiasi Tenun Sukarara, untuk mengenalkan/mempromosikan kepada wisatawan baik lokal maupun mancanegara. Kondisi jaringan jalan di Kabupaten Lombok Tengah sudah cukup bagus, dan ada beberapa perlengkapan rambu jalan yang belum terpasang, sedangkan untuk simpul-simpul seperti bandar udara, terminal, dan pelabuhan yang ada belum terkoneksi dengan angkutan umum yang melayani wisatawan maupun masyarakat lokal. Jumlah kunjungan wisatawan menuju Kabupaten Lombok Tengah pada tahun 2018 sebanyak 143.870 orang. Metode prediksi dilaksanakan dengan metode *Trend Polynomial* karena memiliki tingkat penyimpangan terendah dengan nilai R^2 0,9648 dengan bentuk persamaan fungsi $y = 340,77x^2 -$

$325,39x + 14670$. Hasil analisa pola operasi angkutan tahun rencana 2018 didapatkan hasil sebagai berikut: waktu operasi akan dilaksanakan mulai dari pukul 11.00 s.d 22.00 WITA dengan periode sibuk pada pukul 14.00 s.d 17.00 WITA karena mayoritas wisatawan mengunjungi kawasan mandalika pada sore hari; kecepatan rencana untuk pengoperasi angkutan pariwisata adalah 40 km/jam; waktu tempuh angkutan wisata dengan rute Pantai Senggigi – Sweta – Mandalika adalah 97,5 menit dengan total waktu sirkulasi selama 224,24 menit; jumlah RIT yang dapat dicapai oleh 1 unit kendaraan bus selama jam operasi sebanyak 3 rit, *headway* antar kendaraan selama 38 menit dengan frekuensi 1 kendaraan/jam; dan berdasarkan hasil analisa kebutuhan armada berdasarkan jumlah wisatawan pada tahun 2018 sebanyak 6 armada. Jumlah kebutuhan halte pada rute angkutan pariwisata yang telah ditentukan, namun perlu ditinjau kembali dikarenakan karakteristik tata guna lahan pada jalan-jalan yang dilalui tidak selalu sama sehingga jumlah kebutuhan bisa melebihi kebutuhan eksisting. Untuk itu penempatan halte harus berada pada titik pusat kegiatan/keramaian/perumahan dan kemudahan akses untuk menuju halte tersebut.

SARAN

Dalam rangka mendukung visi pengembangan pariwisata Kabupaten Lombok Tengah di Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika, maka Pemerintah Pusat maupun pemerintah daerah sebaiknya melakukan sinkronisasi dan harmonisasi program pengembangan agar tidak terjadi *double job* serta pembagian tugas sesuai dengan peruntukan Kementerian/Lembaga/Dinas terkait secara baik. Untuk mewujudkan percepatan pengembangan KEK Mandalika dalam bidang kepariwisataan, dibutuhkan adanya akses transportasi yang memadai menuju kawasan tersebut, untuk memenuhi itu semua perlu adanya pengembangan

sarana dan prasarana jalan, adalah sebagai berikut: pengembangan angkutan massal berbasis jalan (bus) yang menghubungkan Kawasan Mandalika dengan simpul-simpul transportasi yang ada di Nusa Tenggara Barat; pengembangan angkutan massal berbasis jalan (bus) yang menghubungkan Kawasan Mandalika dengan simpul-simpul transportasi yang ada di Nusa Tenggara Barat, angkutan *feeder* yang berperan sebagai pengumpan di daerah-daerah yang tidak dilewati oleh bus angkutan wisata untuk kemudahan akses wisatawan; pembangunan terminal/*pool* angkutan wisata yang nantinya akan menghubungkan kawasan KEK (Kawasan Ekonomi Khusus) Mandalika; sebelum penyelenggaraan angkutan pariwisata beroperasi, sebaiknya diadakan sosialisasi di titik-titik keramaian wisatawan agar saat penyelenggaraan angkutan wisata dilaksanakan, para wisatawan memiliki alternatif angkutan umum menuju Kawasan Mandalika. Sebagai langkah awal, sosialisasi dilaksanakan bersamaan dengan pengoperasian tahap awal (percobaan) pada tahun 2018/2019 dengan bantuan subsidi sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 60 Tahun 2007 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Di Jalan. Hal ini dilakukan agar menarik minat wisatawan menggunakan angkutan bus serta memberikan informasi adanya angkutan bus menuju Kawasan Mandalika. Setelah itu, beberapa tahun mendatang apabila biaya operasional kendaraan sudah tidak membutuhkan dana subsidi pemerintah seiring dengan makin banyaknya pengguna bus dan jumlah wisatawan menuju Kawasan Mandalika, program subsidi dapat dihilangkan secara bertahap; dan melihat jumlah kunjungan wisatawan di Kabupaten Lombok Tengah pada tahun 2017 berjumlah 130.937 orang, tahun 2018 ditargetkan berjumlah 143.870 orang, tahun 2019 berjumlah 157.486 orang, tahun 2020 berjumlah 171.783 orang, dan pada tahun 2021 berjumlah 186.761 orang, yang setiap tahunnya naik dengan signifikan, maka dari itu untuk menunjang kelancaran transportasi khususnya di Kabupaten Lombok Tengah bisa di bangun kereta api ataupun jalan tol untuk masa yang akan datang.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Kepala Badan Litbang Perhubungan, Kepala Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian,

serta pihak-pihak terkait yang telah memberikan masukan dalam penyempurnaan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- “Manajemen Pariwisata”, Jakarta: Pradnya Paramita
- Danim, Sudarwan. 2002. *Menjadi Peneliti Kualitatif*. Bandung: Pustaka Setia.
- March, Roger. 2004. *A Marketing-Oriented Tool To assess Destination Competitive-ness*. National Library of Australia Cataloguing in Publication Data, CRC for Sustainable Tourism Pty Ltd, page 1-15, ISBN 1 920704 12 4.. Melalui <<http://www.crctourism.com.au/WMS/Upload/Resources/bookshop/Assess%20Destn%20Competitveness.pdf>
- Mardalis. 2002. *Metode Penelitian : Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Miles, M.B. and Huberman, A.M. 1994. *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. 2nd ed. Newbury Park, CA: Sage Publications.
- Moleong, Lexy. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nasution, S. 2003. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung: Tarsito.
- Pendit, Nyoman S. 2003. “*Ilmu Pariwisata ‘Sebuah Pengantar Perdana’*”, Jakarta: Pradnya Paramita.
- Pengembangan Pariwisata Berbasis Masyarakat (Community Based Tourism) Di Kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta, 2015.
- Spillane, James J. 1987. “*Ekonomi Pariwisata Sejarah dan Prospeknya*”, Yogyakarta: Kanisius.
- Studi Penyelenggaraan Angkutan Massal Kota Aglomerasi Mataram, 2015
- Sugiyono. 2004. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sunaryo, Bambang. 2013. *Kebijakan Pembangunan Destinasi Pariwisata Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*. Yogyakarta: Gava Media.
- Suwantoro, Gamal. 2004. “*Dasar-Dasar Pariwisata*”, Yogyakarta: Andi Yoeti, Oka. A. 2001.
- <http://indonesiaantravels.com/pariwisata-berbasis-masyarakat/>
- https://www.google.co.id/?gws_rd=cr&ei=x5eaWJLaDMH3vATMj77QBA#q=analisis+angkutan+pariwisata+di+nusa+tenggara+barat. Diakses 8 Februari 2017.
- <http://apm-diahpl.blogspot.co.id/2012/04/terminal-wisata-ntb.html>. Diakses 6 Mei 2017.