

Akses Dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Wisata Tanjung Gunung Kabupaten Bangka Tengah

Boy Dian Anugra Sandy*¹, Indra Gunawan²

^{1,2}Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Bangka Belitung, Bangka
e-mail: *boyanugra13@gmail.com

Received 02 March 2022; Reviewed 10 April 2022; Accepted 16 April 2022
Journal Homepage: <http://jurnal.borneo.ac.id/index.php/borneoengineering>
Doi: <https://doi.org/10.35334/be.v1i1.2458>

Abstract

Tanjung Gunung tourist area which will be used as a Special Economic Zone (SEZ) for tourism. There are three main destinations, namely Tapak Antu Beach, Pan Semujur Beach, and Bukit Angsa Emas. The process of determining this tourism SEZ will have an impact on investment growth in Bangka Belitung. This condition is of course a driving force for investors to invest in developing tourist areas on Bangka Belitung Island. The need for tourist public transportation is important to support the smooth running of the program. With the existence of public transportation, tourist visits, both local and international, are expected to increase. This study aims to develop recommendations related to accessibility and the implementation of tourism transportation to the Tanjung Gunung tourist area. Research Methods while the analytical method uses descriptive qualitative and quantitative to determine access and transportation services to tourist destinations. From the results of the survey in the field, transportation to the area is dominated by private vehicles. Based on the analysis of transportation needs, it can be concluded that the operating time of tourist public transportation (Bus) will be carried out from 09.00 to 19.00 WITA with an average bus speed of 40 km/hour. The bus travel time is 28.5 minutes with a headway of 15 minutes. The tourism bus fleet needs are based on a calculation of 4 fleets with a capacity of 30 people.

Keywords: Public Transportation, Buses, Tourist Areas, Transportation Access, Transportation Services

Abstrak

Kawasan wisata Tanjung Gunung yang akan dijadikan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) pariwisata. Ada tiga destinasi yang menjadi andalan yaitu Pantai Tapak Antu, Pantai Pan Semujur, dan Bukit Angsa Emas. Proses penetapan KEK pariwisata ini akan berdampak pada pertumbuhan investasi di Bangka Belitung. Kondisi ini tentu saja menjadi motor penggerak bagi investor untuk menanamkan modalnya dalam mengembangkan kawasan wisata di Pulau Bangka Belitung. Kebutuhan akan angkutan umum wisata menjadi penting untuk mendukung kelancaran program tersebut. Dengan adanya angkutan umum wisata kunjungan wisatawan baik lokal maupun internasional diharapkan menjadi lebih meningkat. Penelitian ini bertujuan untuk menyusun rekomendasi terkait aksesibilitas dan penyelenggaraan angkutan pariwisata menuju kawasan wisata Tanjung Gunung. Metode Penelitian sedangkan metode analisis menggunakan deskriptif kualitatif dan kuantitatif untuk mengetahui akses dan pelayanan transportasi menuju destinasi wisata. Dari Hasil survey di lapangan di dapat Transportasi menuju kawasan tersebut di dominasi oleh kendaraan pribadi. Berdasarkan analisis kebutuhan angkutan dapat ditarik kesimpulan bahwa waktu operasi angkutan umum wisata (Bus) akan dilaksanakan mulai pukul 09.00 s.d 19.00 WITA dengan dan kecepatan bus tersebut rata-rata 40 km/jam. Waktu tempuh bus 28,5 menit dengan headway 15 menit. Adapun kebutuhan armada bus pariwisata berdasarkan perhitungan sebanyak 4 armada dengan kapasitas 30 orang.

Kata kunci: Angkutan Umum, Bus, Kawasan Wisata, Akses Transportasi, Pelayanan Transportasi

1. Pendahuluan

Berdasarkan data dari Dinas Kebudayaan, Pariwisata, Kepemudaan dan Olahraga Kabupaten Bangka Tengah jumlah wisatawan semakin meningkat. Pada tahun 2018 wisatawan yang berkunjung mencapai 94.091 orang. Sebesar 97,76 persen dari semua wisatawan berasal dari dalam negeri dan sisanya berasal dari luar negeri (BPS Bangka Tengah, 2020). Salah satu Desa di Bangka Tengah yang menjadi tujuan destinasi wisata yaitu Desa Tanjung Gunung. Sektor usaha dalam pariwisata seperti usaha akomodasi, transportasi, dan lainnya dapat memberikan kontribusi dalam mendorong perekonomian lokal, regional, maupun nasional (Rahayu, 2016).

Terdapat 3 tempat wisata yang jaraknya cukup berdekatan di Desa Tanjung Gunung Kabupaten Bangka Tengah. Pantai Pan Semujur, Pantai Tapak Antu dan Bukit Angsa Emas. Kondisi yang seperti ini membutuhkan perencanaan transportasi yang dikembangkan sedemikian rupa terutama berkaitan dengan status yang akan melekat yaitu sebagai kawasan ekonomi khusus wisata yang disandang oleh Tanjung Gunung Kabupaten Bangka Tengah. Budiarta (2011) menyatakan bahwa salah satu tantangan utama dalam studi dampak infrastruktur transportasi adalah mengidentifikasi kaitan antara infrastruktur transportasi dan industri pariwisata dan mengetahui derajat ketergantungan infrastruktur transportasi terhadap industri-industri tersebut. Dengan tanpa mengabaikan potensi budaya dan kearifan lokal dalam bidang pariwisata yang dapat menjadi kecenderungan potensi wisata di masa depan (Rahma, 2020)

Karakter umum transportasi publik melayani masyarakat dengan mobilitas dan akses pada pekerjaan, sumber-sumber sosial ekonomi politik, pusat kesehatan, dan tempat rekreasi (Aminah, 2018). 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).

Beberapa penelitian mengenai sarana transportasi menuju destinasi wisata telah banyak dilakukan diantaranya di Bandung dan Yogyakarta. Beragamnya sektor pariwisata di Bandung, Bandung juga memiliki banyak perusahaan bus pariwisata yang tersebar di kota maupun di kabupaten Bandung (Junaedi, 2018). Kemudahan akses karna dilengkapi dengan angkutan umum yang memadai seperti Bus dan Angkutan Kota sehingga tempat wisata tersebut ramai didatangi oleh pengunjung. Destinasi wisata Yogyakarta yaitu Pantai Wediombo, aksesibilitas menuju tempat wisata tersebut cukup mudah yang dapat ditempuh dari Kota Yogyakarta maupun dari pusat Kota Wonosari. Wisatawan dapat menggunakan kendaraan umum maupun kendaraan pribadi (Rif'an, 2018). Untuk memenuhi salah satu indeks agar menjadi kota wisata dunia, di dalamnya terdapat aspek city tour. Oleh karena itu, pemerintah kota Bandung membuat inovasi baru yaitu city tour bus bernama Bandung Tour On Bus atau biasa disebut Bus Bandros (Christin, 2015; Adriansyah, 2020). Salah satu sarana transportasi yang masih banyak dipergunakan masyarakat Indonesia yakni bus, yang menawarkan berbagai alternatif jurusan dan tujuan yang berbeda-beda. Alasan pemilihan bus karena harga tiket yang masih terjangkau jika dibandingkan dengan alat transportasi darat lainnya. (Mardikawati, 2013).

Kebutuhan akan angkutan umum menjadi penting untuk mendukung kelancaran program kawasan ekonomi khusus wisata. Keterbatasan pelayanan angkutan umum serta panjangnya jarak menuju pusat kota menyebabkan masyarakat berusaha untuk memfasilitasi pergerakannya sendiri dengan kendaraan pribadi (Junior, 2016). Adapun terminologi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) menurut UU No. 39/2009: Kawasan dengan batas tertentu dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas

tertentu. Pemberian fasilitas tertentu atau perlakuan khusus, dimaksudkan agar dunia usaha memiliki perspektif jangka panjang (Pramoda dan Apriliani, 2016). Pemberian fasilitas tertentu dapat berupa angkutan umum dari dan menuju ke daerah tersebut. Dengan adanya angkutan umum, kunjungan wisatawan baik lokal maupun internasional diharapkan menjadi lebih meningkat. Studi ini bertujuan untuk menyusun rekomendasi terkait aksesibilitas dan penyelenggaraan angkutan pariwisata serta angkutan umum menuju kawasan wisata Tanjung Gunung.

2. Metode Penelitian

Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari observasi lapangan dan wawancara dengan stakeholder terkait yaitu pengelola tempat wisata. Data lainnya diperoleh dari instansi pemerintah dan dinas terkait.

Teknik analisis data menggunakan analisis deskriptif kuantitatif. Menurut Sugiyono (2012), 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. Metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu.

Hasil pengumpulan data dilapangan yaitu berupa jarak dan waktu tempuh dari simpul transportasi menuju kawasan wisata Tanjung Gunung dan jumlah pengunjung yang ada. Dari data tersebut nantinya akan dilakukan Analisis untuk mengetahui seberapa besar permintaan akan bus dan penjadwalan untuk bus tersebut. Jumlah armada per waktu sirkulasi yang diperlukan dihitung dengan rumus:

$$K = \frac{CTABA}{H \times fA} \quad (1)$$

Keterangan: K = Jumlah Kendaraan, CTABA = Waktu Sirkulasi, H = Headway, fA = Faktor Kesediaan Penumpang (100%).

Adaptasi moda publik tentu saja memiliki beberapa kendala salah satunya letak halte koridor utama yang relatif jauh dari pemukiman warga (Nurjannah, 2021). Shelter merupakan salah satu aspek pergerakan penting bagi pengguna angkutan umum sebagai tempat pemberhentian (Sari, 2016). Penentuan letak dan kebutuhan halte berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 mengenai Pedoman Teknis Perekayasa 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	Nama Jalan	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)

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Hasil

Titik simpul transportasi yang dijadikan titik awal pergerakan menuju tempat wisata diambil dari Termianl Selindung dan melalui 2 simpul transportasi lainnya yaitu; Pelabuhan Pangkal Balam dan Bandar Udara Depati Amir. Dilakukan perhitungan jarak, waktu, dan kecepatan rata-rata. Diambil rute yang melalui pelabuhan dan bandar udara dikarenakan 2 tempat tersebut menjadi pintu masuk menuju Kawasan Wisata Tanjung Gunung untuk wisatawan dari luar Pulau Bangka.

Transportasi di Bandar Udara Depati Amir saat ini masih didominasi oleh kendaraan *travel* dan taksi. Para wisatawan yang berasal dari luar Pulau Bangka biasanya lebih memilih menggunakan kendaraan *travel* atau menyewa kendaraan untuk mengunjungi tempat wisata.



Gambar 1. Fasilitas dan Moda Transportasi di Bandar Udara Depati Amir

Transportasi yang ada di Pelabuhan Pangkal Balam saat ini hanya ada Angkutan Kota (Angkot). Sama halnya dengan pengguna Bandar Udara Depati Amir, Para wisatawan yang berasal dari luar Pulau Bangka melalui pelabuhan biasanya lebih memilih menggunakan kendaraan *travel* atau menyewa kendaraan untuk mengunjungi tempat wisata.



Gambar 2. Fasilitas dan Moda Transportasi di Pelabuhan Pangkal Balam

Terminal Selindung merupakan salah satu akses yang dapat menghubungkan Kota Pangkal Pinang sebagai ibu kota Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dengan daerah sekitarnya. Namun angkutan umum di terminal masih kurang efektif dalam pelayanannya, karena banyaknya angkutan umum yang mengambil penumpang diluar area terminal.



Gambar 3. Fasilitas dan Moda Transportasi di Terminal Selindung

Untuk menuju kawasan wisata Tanjung Gunung saat ini belum ada transportasi umum yang melayaninya, sedangkan wisatawan yang ingin mengunjungi kawasan tersebut sangat banyak. Para wisatawan biasanya menggunakan kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat sebagai sarana transportasi menuju tempat wisata tersebut. Lokasi Bandar Udara Depati Amir yang berdekatan dengan tempat wisata dan beberapa simpul transportasi yang ada di Kota Pangkal Pinang yang berpotensi sebagai prasarana untuk mengakomodir wisatawan baik dalam kota maupun luar kota yang akan mengunjungi tempat wisata. Secara ringkas, simpul transportasi yang menghubungkan daerah Tanjung Gunung dijelaskan dalam Tabel 2.

Tabel 2. Akses Simpul Transportasi Menuju Tanjung Gunung

Simpul Transportasi	Moda	Lokasi	Jarak menuju Tanjung Gunung
Terminal Selindung	Angkutan Jalan	Pangkal Pinang	±19 km
Pelabuhan Pangkal Balam	Angkutan Penyeberangan	Pangkal Pinang	±17 km
Bandara Depati Amir	Angkutan Udara	Pangkal Pinang	±10 km

Untuk kondisi jalan yang menuju arah kawasan wisata Tanjung gunung 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.



Gambar 4. Kondisi Jalan Menuju Kawasan Wisata Tanjung Gunung

3.2 Analisis Operasi Angkutan

1. Waktu Operasi Angkutan

Waktu operasi bus angkutan wisata direncanakan pada pukul 09.00 s.d 19.00 WIB. Penentuan waktu operasi ini berdasarkan periode kunjungan wisatawan menuju Kawasan Tanjung Gunung dan periode sibuk diperkirakan pada pukul 14.00 s.d 17.00 karena mayoritas wisatawan berkunjung 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

Waktu tempuh rute Terminal Selindung – Pelabuhan Pangkal Balam – Bandara Depati Amir - KEK Wisata Tanjung Gunung dapat ditentukan dengan perhitungan rumus sebagai berikut:

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

$$WT = \frac{19 \text{ km}}{40 \text{ km/jam}} \times 60 \text{ menit}$$

$$WT = 28,5 \text{ menit}$$

Keterangan: WT = Waktu Tempuh, PR = Panjang Rute, KR = Kecepatan Rencana.

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:

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

$$CTABA = (28,5 + 28,5) + (1,425 + 1,425) + (2,85 + 2,85)$$

$$CTABA = 65,55 \text{ menit}$$

Keterangan: CTABA = Waktu Sirkulasi dari A ke B, dan kembali lagi ke A, TAB = Waktu Perjalanan rata-rata dari A ke B = 28,5 Menit, TBA = Waktu Perjalanan rata-rata dari B ke A = 28,5 Menit, σ_{AB} = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B (5%TAB) = 1,425 menit, σ_{BA} = Deviasi waktu perjalanan dari B ke A (5%TBA) = 1,425 menit, TTA = Waktu henti kendaraan di A (10% TAB) = 2,85 menit, TTB = Waktu henti kendaraan di B (10% TBA) = 2,85 menit.

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 09.00 sd 19.00 WIB. Dari waktu operasi tersebut dapat ditentukan jumlah rit bus angkutan wisata pada tiap jam operasi dengan perhitungan rumus sebagai berikut:

$$\text{Jumlah RIT} = \frac{\text{Waktu Operasi}}{\text{Waktu Sirkulasi Rute}}$$

$$\text{Jumlah RIT} = \frac{600 \text{ Menit}}{65,55 \text{ Menit}}$$

$$\text{Jumlah RIT} = 9 \text{ Rit}$$

6. Waktu Antara (*Headway*)

Perhitungan headway bus angkutan wisata kendaraan yang direncanakan berupa bus ukuran sedang berkapasitas 30 penumpang dengan asumsi jumlah penumpang per jam terpadat (15.00-16.00) adalah 82 penumpang ditetapkan *Headway* sebagai berikut:

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

$$\text{Waktu Antara (H)} = \frac{60 \times 30 \times 0,7}{82}$$

$$\text{Waktu Antara (H)} = 15 \text{ Menit}$$

Keterangan: H = headway (waktu antara), C = kapasitas kendaraan (penumpang), Lf = faktor muat (70%), P = jumlah penumpang per jam pada waktu terpadat.

7. Frekuensi Kendaraan

Frekuensi kendaraan adalah jumlah perjalanan angkutan wisata selama jam operasi. Frekuensi kendaraan dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

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

$$f = \frac{60}{15}$$

$$f = 4 \text{ kend/jam}$$

8. 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 sebagai berikut:

$$K = \frac{CTABA}{H X fA}$$

$$K = \frac{65,55}{15 X 100\%}$$

$$K = 4 \text{ Armada Bus}$$

Keterangan: K = Jumlah Kebutuhan Kendaraan, CT = Waktu Sirkulasi, H = Headway, fA = Faktor Kesediaan Penumpang (100%)

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 3. Penjadwalan Angkutan Bus Wisata

Armada ke-n	Terminal Selindung		KEK Wisata Tanjung Gunung	
	Berangkat A	Tiba A	Tiba B	Berangkat B
1	09.00	10.05	09.30	09.35
2	09.15	10.20	09.45	09.50
3	09.30	10.35	10.00	10.05
4	09.45	10.50	10.15	10.20
1	10.10	11.15	10.40	10.45
2	10.25	11.30	10.55	11.00
3	10.40	11.45	11.10	11.15
4	10.55	12.00	11.25	11.30
1	11.20	12.25	11.50	11.55
2	11.35	12.40	12.05	12.10
3	11.50	12.55	12.20	12.25
4	12.05	13.10	12.35	12.40
1	12.30	13.35	13.00	13.05
2	12.45	13.50	13.15	13.20
3	13.00	14.05	13.30	13.35
4	13.15	14.20	13.45	13.50
1	13.40	14.45	14.10	14.15
2	13.55	15.00	14.25	14.30
3	14.10	15.15	14.40	14.45
4	14.25	15.30	14.55	15.00
1	14.50	15.55	15.20	15.25
2	15.05	16.10	15.35	15.40
3	15.20	16.25	15.50	15.55
4	15.35	16.40	16.05	16.10
1	16.00	17.05	16.30	16.35
2	16.15	17.20	16.45	16.50
3	16.30	17.35	17.00	17.05
4	16.45	17.50	17.15	17.20
1	17.10	18.15	17.40	17.45
2	17.25	18.30	17.55	18.00
3	17.40	18.45	18.10	18.15
4	17.55	19.00	18.25	18.30

10. Analisis Letak dan Jumlah Halte

Keberadaan halte untuk rencana pengoperasian bus memiliki fungsi utama sebagai tempat menaikkan dan menurunkan wisatawan. 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 Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum. Berikut hasil analisis penentuan kebutuhan halte angkutan pariwisata dapat di lihat pada tabel 4.

Tabel 4. Kebutuhan Halte Bus Wisata

No	Nama Jalan	Panjang Jalan	Tata Guna Lahan	Jumlah Halte
1	Jl. Gabek Raya	± 1600 m	Pemukiman	4
2	Jl. Jenderal Sudirman	± 2800 m	Perkotaan, Sekolah, Jasa	7
3	Jl. Soekarno-Hatta	± 400 m	Perkotaan, Sekolah, Jasa	1
4	Jl. Depati Hamzah	± 3200 m	Perumahan, Jasa	8
5	Jl. Pulau Bangka	± 4400 m	Ladang, Tanah Kosong, Perumahan	5
6	Jl. Samhin	± 800 m	Ladang, Tanah Kosong, Perumahan	1
7	Jl. Raya Benteng Desa	± 400 m	Ladang, Tanah Kosong, Perumahan	1
8	Jl. Semujur	± 3200 m	Ladang, Tanah Kosong, Perumahan	3
9	Jl. Tapak Dewa	± 1600 m	Ladang, Tanah Kosong, Perumahan	2

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.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan tentang kebutuhan angkutan umum menuju destinasi wisata pada Kawasan Ekonomi Khusus wisata Tanjung Gunung Kabupaten Bangka Tengah sendiri mempunyai prospek yang sangat strategis dalam sektor pariwisata. Kondisi jaringan jalan di Kabupaten Bangka 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 lokal maupun internasional. Waktu operasi akan dilaksanakan mulai dari pukul 09.00 s.d 19.00 WIB dengan periode sibuk pada pukul 14.00 s.d 17.00 WIB karena mayoritas wisatawan mengunjungi kawasan wisata Tanjung Gunung pada sore hari; kecepatan rencana untuk pengoperasi angkutan pariwisata adalah 40 km/jam; waktu tempuh angkutan wisata dengan rute Terminal Selindung - KEK Wisata Tanjung Gunung adalah 28,5 menit dengan total waktu sirkulasi selama 65,55 menit; jumlah RIT yang dapat dicapai oleh 1 unit kendaraan bus selama jam operasi sebanyak 9 rit, headway antar kendaraan selama 15 menit dengan frekuensi 4 kendaraan/jam; dan berdasarkan hasil analisa kebutuhan armada berdasarkan jumlah wisatawan sebanyak 4 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.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat (LPPM) Universitas Bangka Belitung yang telah membiayai seluruh kegiatan penelitian ini.

Daftar Pustaka

- Adriansyah, T., dan Puspita, A. Y. 2020. Public Intention on Bandung Tour on Bus. *JOINT (Journal of Information Technology)*. Volume 02, No 01. hal. 13-16.
- Aminah, Siti. 2018. Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan *Jurnal Teknik Sipil UBL*. Volume 9, No 1. hal. 1142-1155.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bangka Tengah, 2020. Kabupaten Bangka Tengah Dalam Angka. Bangka Tengah.
- Budiarta, N. R. M. 2011. Peranan Transportasi Dalam Pariwisata: Studi Kasus Pemilihan Daerah Tujuan Wisata (DTW/Destinasi) Oleh Wisatawan di Bali. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*. Volume 15, No 2. hal. 195-204.
- Christin, M., dan Fauzan, S. F. 2015. City Branding Kota Bandung melalui Bus Bandros. *Jurnal Komunikator*. Volume 7, No 2. hal. 87-92.
- Jinca, M. Y. 2009. Keterpaduan Sistem Jaringan Antar Modatransportasi Di Pulau Sulawesi. *Jurnal Transportasi*. Volume 9, No 1. hal. 1-14.
- Junaedi, A. M., dan Hidayat, R. 2018. Analisis Preferensi Konsumen dalam Memilih Bus Pariwisata (Studi Kasus Pengguna Bus Pariwisata Masyarakat Bandung Tahun 2018) *e-Proceeding of Applied Science*. Volume 4, No 3. hal. 890-896.
- Junior, N. P. S. 2016. Analisis Kebutuhan Angkutan Umum Penumpang Kota Manado (Studi Kasus: Paal Dua –Politeknik). *Jurnal Sipil Statik*. Volume 4, No 6. hal. 367-373.
- Mardikawati, W., dan Farida, N. 2013. Pengaruh Nilai Pelanggan Dan Kualitas Layanan Terhadap Loyalitas Pelanggan, Melalui Kepuasan Pelanggan Pada Pelanggan Bus Efisiensi (Studi Po Efisiensi Jurusan Yogyakarta-Cilacap) *Jurnal Administrasi Bisnis*. Volume 2, No 1. hal. 64-75.
- Nurjannah, W., Sugiarto, S., Darma, Y. 2021. Analisis Kebutuhan Armada Feeder Trans Koetaradja Pada Rute Lampineung – Pango dan Rute Jambotape – Lampulo. *Journal of The Civil Engineering Student*. Volume 3, No 3. hal. 218-224.
- Pramoda, R., & Apriliani, T. 2016. Kebijakan Penetapan Bitung Sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). *Jurnal Borneo Administrator*, Volume 12, No 2. hal. 149-169.
- Rahayu, S., Dewi, U., & Fitriana, K. N. 2016. Pengembangan Community Based Tourism Sebagai Strategi Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Penelitian Humaniora*. Volume 21, No 1. hal. 1-13.
- Rahma, A. A. 2020. Potensi Sumber Daya Alam dalam Mengembangkan Sektor Pariwisata di Indonesia. *Jurnal Nasional Pariwisata*, Volume 12, No 1. hal. 1-8.
- Rif'an, A. A. 2018. Daya Tarik Wisata Pantai Wediombo Sebagai Alternatif Wisata Bahari Di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Geografi*. Volume 10, No 1. hal. 63-73.
- Sari, C., & Handajani, M. 2016. “Analisis Kebutuhan Infrastruktur Pendukung Shuttle Bus Yang Berkelanjutan (Studi Kasus Jalan Pandanaran)” dalam *Proceedings of The 19th International Symposium of FSTPT Islamic University of Indonesia (Yogyakarta, 11-13 Oktober 2016)*
- Sugiyono. 2012. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: CV. Alfabeta.