

Layanan Transportasi dalam Pengembangan Pariwisata di Kabupaten Kerinci

Transportation Services of Kerinci Tourism Development

Baddal Hayat Al Abror ^{a,1*}, Okto Risdianto Manullang ^{a,2}
^{a,b} Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia
^{1*} tyasadiyasa29@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

Indonesia is one of the best tourist destination countries in the world. It can be concluded from the availability of tourism transportation services in Indonesia. Sungai Penuh as a promoted city of Regional Activity Center (PKWp) has not served as the brand of Kerinci Regency for tourism in Jambi Province. It is caused by the lack of route services of public transportation for tourism in Kerinci Regency. The purpose of this study is to determine the form of transportation services in the tourism development of Kerinci Regency. The analytical method used in this study was quantitative descriptive method by utilizing questionnaire data, observation interviews and documents to identify tourist characteristics, tourism activities and transportation infrastructure. The data processing was using Arcgis Software on Route Analysis, in order to find out the travel time, travel distance, costs incurred and types of tourist movements. The results of this study shows that there are two types of movements, which are the type of tour movement determined by the closest distance between attractions and the type of trip destination movement determined by the length of time needed to reach a tourist attraction. The result will be displayed in the form of Kerinci Regency tourism map. It is expected that with the availability of tourism transportation services in Kerinci regency, tourists could travel easily, safely and comfortably, which is expected to attract the number of tourists and increase the economic activities in Sungai Penuh.

Keywords : *transportation tourism; transportation services; tourist attraction*

ABSTRAK

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki daerah tujuan wisata terbaik di dunia, hal ini didukung dengan ketersediaan layanan transportasi pariwisata di Indonesia. Posisi kota Sungai Penuh sebagai Pusat Kegiatan Wilayah yang dipromosikan (PKWp) belum melayani pariwisata kabupaten Kerinci yang menjadi *branding* pariwisata provinsi Jambi, rute layanan angkutan umum yang beroperasi belum melayani pariwisata di kabupaten Kerinci. Tujuan penelitian ini ialah untuk mengetahui bentuk layanan transportasi dalam pengembangan pariwisata di kabupaten Kerinci. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode deskriptif kuantitatif dengan memanfaatkan data kuesioner, wawancara observasi dan dokumentasi untuk mengidentifikasi karakteristik wisatawan, aktifitas pariwisata dan sarana prasarana transportasi. Selanjutnya pengolahan data dilakukan menggunakan *software Arcgis* pada analisis rute sehingga diketahui waktu tempuh, jarak

tempuh, biaya yang dikeluarkan dan tipe pergerakan wisatawan. Hasil penelitian ini diketahui bahwa terdapat dua tipe pergerakan yaitu tipe pergerakan keliling yang ditentukan berdasarkan jarak terdekat antar objek wisata dan tipe pergerakan satu tujuan ditentukan berdasarkan lamanya waktu yang dibutuhkan ketika berada di objek wisata. Selanjutnya akan ditampilkan dalam bentuk peta perjalanan wisata di kabupaten Kerinci. Diharapkan dengan tersedianya layanan transportasi pariwisata di kabupaten Kerinci wisatawan dapat berwisata dengan mudah, aman dan nyaman, sehingga akan meningkatkan daya tarik, jumlah wisatawan dan aktivitas ekonomi di kota Sungai Penuh.

Kata Kunci : transport pariwisata; layanan transportasi; atraksi turis

A. Pendahuluan

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki destinasi wisata terbaik di dunia yang tersebar dari Sabang sampai Merauke. Hal ini dibuktikan dengan meningkatnya jumlah wisatawan yang datang ke Indonesia pada tiap tahunnya, pada tahun 2015 sebesar 12,225.89 USD (Kemenpar, 2018). Destinasi di Indonesia juga di sebut daerah tujuan wisata (DTW) didefinisikan secara tradisional sebagai suatu daerah geografi yang dirumuskan seperti negara, pulau atau sebuah kota (Roy, Hall, & W. Ballantine, 2017). Gunn (1993) mengemukakan bahwa pariwisata merupakan kegiatan perekonomian yang dapat dilihat dari dua sisi yaitu; sisi permintaan (*demand side*) dan sisi ketersediaan (*supply side*). Dengan tersebarnya berbagai pariwisata di Indonesia memberikan kontribusi bagi negara, dimana pariwisata berhasil memberikan devisa yang dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan dilihat dari data BPS tahun 2015 sebesar 12,225.89 USD. Hal ini tidak lepas dari peran aksesibilitas yang mendukung pariwisata di Indonesia.

Aksesibilitas pariwisata adalah semua jenis sarana-prasarana transportasi yang mendukung pergerakan wisatawan dari wilayah asal ke destinasi wisata dan menjadi motivasi kunjungan wisata. Menurut Miro (2005) transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari satu lokasi ke lokasi lain untuk tujuan tertentu. Hubungan bentuk, penggunaan, dan kepadatan dalam pembangunan perkotaan dan pengaruhnya terhadap perilaku manusia dan perjalanan merupakan elemen kunci dari banyak

kebijakan penggunaan lahan dan transportasi (Olaru, Smith, & Taplin, 2011). Ryan and Page (2000) menyatakan bahwa dengan tersedianya pelayanan terhadap transportasi dapat meningkatkan perkembangan wisata serta peningkatan jumlah wisatawan karena akses menuju wilayah perkotaan menjadi semakin lancar dan biaya yang ditimbulkan semakin murah. Hasil penelitian Tambunan (2009) menyatakan bahwa transportasi dan perjalanan bisa dibicarakan tanpa mempertimbangkan pariwisata, tapi pariwisata tidak bisa berkembang tanpa perjalanan.

Menurut Soebiyantoro (2010) pengembangan pariwisata di suatu daerah harus diiringi dengan pembangunan sarana-prasarana di destinasi wisata dan penyediaan sarana-prasarana transportasi untuk menuju destinasi wisata tersebut. Transportasi bukanlah tujuan akhir, melainkan turunan kebutuhan yang tercipta mulai dari skala individu hingga skala kota dan wilayah (Tamin & Frazila, 1997). Kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan penduduk dan perkembangan kegiatan kota (Tamin, 2009). Hal ini menjelaskan bahwa antara pariwisata dan transportasi harus saling terintegrasi, dimana transportasi menjadi pendukung untuk pariwisata sehingga akan terwujudnya aksesibilitas pariwisata yang baik dan meningkatkan kepuasan wisatawan.

Dalam konteks spasial, sarana dan prasarana perkotaan berperan dalam mengarahkan struktur ruang, yakni dengan menghubungkan pusat dan sub pusat

kegiatan yang berhirarki. Di dalam RTRW Kota Sungai Penuh tahun 2011 – 2031, disebutkan bahwa kota Sungai Penuh telah ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Wilayah yang dipromosikan (PKWp) untuk melayani kegiatan skala provinsi atau beberapa kabupaten. Adapun dalam konteks regional, kota Sungai Penuh memiliki fungsi sebagai pusat perdagangan dan jasa bagi wilayah sekitarnya, terutama Kabupaten Kerinci yang menjadi *icon* pariwisata provinsi Jambi, dengan “*branding* KSPN Kerinci”.

Kabupaten Kerinci memiliki berbagai macam obyek wisata yang ditawarkan mulai dari wisata rekreasi, wisata alam, wisata budaya dan wisata sejarah didukung dengan penetapan pariwisata Kerinci menjadi *branding* pariwisata provinsi Jambi yang menjadi potensi untuk pengembangan pariwisata di kabupaten Kerinci. Posisi kota Sungai Penuh yang berada di tengah-tengah

kabupaten Kerinci yang memiliki terminal yang akan dikembangkan menjadi terminal tipe A, namun kota Sungai Penuh belum siap dalam menyambut isu strategis pengembangan pariwisata di Kabupaten Kerinci tersebut, hal ini dilihat dari sarana prasarana transportasi di kota Sungai Penuh salah satunya yaitu rute layanan angkutan umum yang beroperasi belum melayani DTW di kabupaten Kerinci.

Keberadaan terminal di kota Sungai Penuh dan pariwisata kabupaten Kerinci yang menjadi *branding* pariwisata provinsi Jambi merupakan potensi yang belum mampu ditangkap oleh pemerintah dilihat dari rendahnya kunjungan wisatawan mancanegara maupun domestik di kabupaten Kerinci pada tahun 2017 sebanyak 221.247 sedangkan pada tahun 2016 sebanyak 114.007 (BPS, 2018). Data jumlah wisatawan dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Jumlah Wisatawan Menurut Tahun dan Asal Wisatawan

No	Tahun	Wisatawan		Jumlah
		Mancanegara	Domestik	
1.	2013	1.235	38.985	400.220
2.	2014	1.865	70.550	72.415
3.	2015	1.239	112.496	113.735
4.	2016	7.465	106.542	114.007
5.	2017	2.932	218.315	221.247

Sumber : BPS, 2018

Rendahnya kunjungan wisatawan dikarenakan wisatawan belum bisa memenuhi kebutuhannya dalam bentuk layanan transportasi menuju pariwisata di Kabupaten Kerinci. Hal ini memunculkan kebutuhan dalam bentuk layanan transportasi yang ditawarkan kepada wisatawan, untuk dapat meningkatkan daya tarik dan jumlah wisatawan yang datang mengunjungi DTW di kabupaten Kerinci dan kota Sungai Penuh dapat menjadi gerbang atau pintu masuk pariwisata Kabupaten Kerinci.

B. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Menurut

pendapat Sugiyono (2013) metode kuantitatif adalah suatu metode yang digunakan dalam pengambilan sampel dengan menggunakan data statistik dengan pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Penelitian ini menggunakan data sekunder dengan mengidentifikasi aktifitas pariwisata di kabupaten Kerinci dan sarana prasarana transportasi di kota Sungai Penuh kemudian dilanjutkan dengan menganalisis bentuk layanan transportasi dalam pengembangan pariwisata di kabupaten Kerinci. Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data jaringan jalan, titik simpul transportasi, dan titik sebaran wisata di kabupaten Kerinci. Analisis dilakukan dengan alat bantu software Arcgis pada perintah *network*

analysys – route analysys. Menurut Awaludin (2010) *network analysis* merupakan metode analisis dalam pemodelan transportasi untuk menerangkan hubungan antar obyek yang dihubungkan oleh jaringan transportasi. *Route analysis* (analisis rute) merupakan analisis yang menggunakan *software Arcgis* dan menjadi salah satu pilihan dalam *network analysis*. Analisis rute digunakan menentukan rute optimal dimana terdapat dua atau lebih titik yang harus dilewati (Awaludin, 2010).

Dari hasil analisis akan diperoleh peta rute perjalanan wisata dari terminal menuju ke objek wisata. Rute perjalanan terbagi menjadi beberapa tipe pergerakan yaitu pergerakan berkeliling (*tour*) dan pergerakan satu tujuan (*trip*). Kemudian diketahui juga jarak tempuh dan waktu tempuh serta biaya yang dikeluarkan dari terminal menuju objek wisata kabupaten Kerinci.

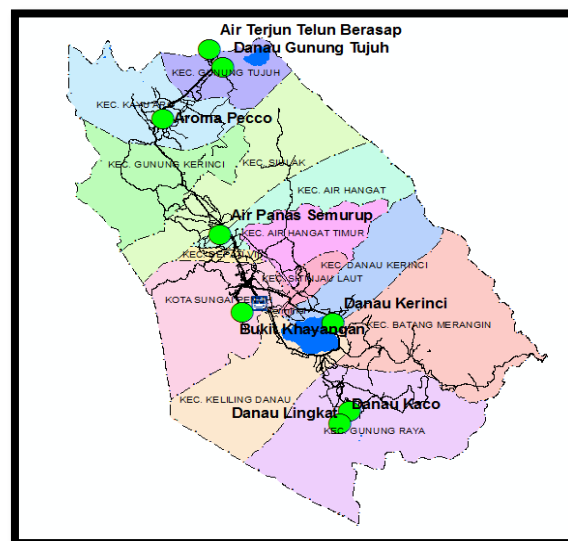
C. Hasil dan Pembahasan

1. Identifikasi Objek Wisata

Objek wisata di kabupaten Kerinci menjadi *branding* pariwisata provinsi Jambi dengan berbagai macam daya tarik wisata yang ditawarkan, diantaranya objek wisata berbasis alam, objek wisata berbasis budaya dan objek wisata berbasis sejarah. Dalam dokumen rencana induk pengembangan pariwisata kabupaten Kerinci diketahui terdapat objek wisata yang potensial untuk dikembangkan. Objek wisata potensial dapat dilihat pada Gambar 1 dengan rincian terdapat pada Tabel 2.

Tabel 2 Objek Wisata Potensial Kerinci

NO	OBYEK WISATA	LOKASI
1.	Danau Gunung Tujuh	Gunung Kerinci
2.	Danau Kaco	Gunung Raya
3.	Air Terjun Telun Berasap	Gunung Kerinci
4.	Air Panas Semurup	Air Hangat
5.	Danau Kerinci	Danau Kerinci

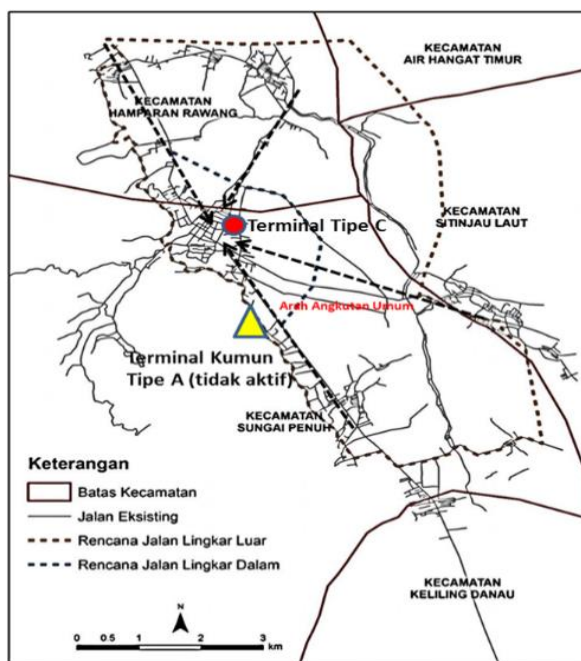


Gambar 1 Peta Sebaran Wisata di Kabupaten Kerinci

2. Identifikasi Simpul Transportasi dan Jaringan Jalan

Terminal sebagai simpul transportasi utama di kota Sungai Penuh perlu dipertimbangkan dari sisi fisik. Saat ini pergerakan angkutan dilayani oleh terminal pasar Sungai Penuh. Terminal pasar merupakan suatu simpul yang melayani naik turun penumpang yang bergerak dari kabupaten Kerinci. Beberapa jenis kendaraan memulai rute perjalanannya dari terminal ini, diantaranya kendaraan jenis elf, bus kecil

dan mobil penumpang umum atau yang dikenal dengan angkutan desa. Dari sisi aksesibilitas, lokasi terminal pasar sudah cukup strategis karena dapat dijangkau dengan mudah dari beberapa wilayah di Sungai Penuh. Selain itu, terminal ini dilengkapi dengan fasilitas seperti halaman parkir kendaraan, tanda atau rambu penunjuk arah serta kantor pengelola (UPTD) terminal. Namun demikian, rute angkutan umum belum ada yang beroperasi untuk menuju DTW di Kabupaten Kerinci.



Gambar 2 Lokasi Terminal Kota Sungai Penuh

Selain terminal pasar, kota Sungai Penuh memiliki terminal dengan ukuran yang lebih besar dan luas, yaitu terminal Kumun Debai. Terminal ini tidak aktif, serta tidak mampu berfungsi dengan baik sebagai *node* untuk pergantian moda dari transportasi regional ke transportasi lokal (kota). Hal ini karena lokasi yang jauh dan kurangnya akses menuju terminal tersebut, sehingga saat ini terminal tidak dimanfaatkan dengan baik dan kondisinya tidak terawat.

Jalan merupakan prasarana perangkutan yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Makin meningkatnya usaha pembangunan menuntut pula peningkatan pembangunan

jalan guna memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari suatu daerah ke daerah lain. Secara umum, kualitas infrastruktur transportasi kota Sungai Penuh sudah cukup baik dan memadai bagi warganya. Hal ini terlihat dari kondisi jalan dan jembatan kota yang baik. Namun demikian, permintaan akan pergerakan tetap harus diantisipasi dengan kegiatan pengelolaan/manajemen transportasi guna menyeimbangkan kebutuhan dengan ketersediaan infrastruktur yang ada, termasuk diantaranya dengan pemeliharaan agar kualitas dan kondisi jalan tetap baik dan layak untuk dilalui.



Jalan kolektor sekunder di Kota Sungai Penuh dibagi ke dalam 21 ruas. Jalan ini memiliki ciri ruas yang pendek dengan status jalan kota. Adapun ruas jalan terpanjangnya adalah Jl. Tanjung dengan panjang 4,9 km, sementara ruas kolektor sekunder yang terpendek adalah Jl. Sriwijaya sepanjang 176 m. Namun demikian, Jl. Sriwijaya memiliki lebar terbesar, yakni 12 m dengan kondisi

Kondisi jalan di kawasan perkotaan sudah baik, dengan permukaan berjenis aspal dan dilengkapi dengan median jalan, lampu jalan serta trotoar di beberapa ruas.

Analisis bentuk layanan transportasi dalam pengembangan pariwisata di kabupaten Kerinci merupakan tahap akhir setelah melakukan identifikasi objek wisata dan identifikasi sarana prasarana transportasi di kota Sungai Penuh. Analisis ini akan menjawab tujuan dari penelitian ini dengan menggunakan metode deskriptif kuantitatif.

Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik - Vol. 06 No. 02, Juli 2019
<https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmtranslog>

rute digunakan menentukan rute optimal dimana terdapat dua atau lebih titik yang harus dilewati (Awaludin, 2010). Penggunaan *route analysis* pada penelitian ini yaitu menganalisis rute perjalanan wisata sesuai dengan permintaan wisatawan.

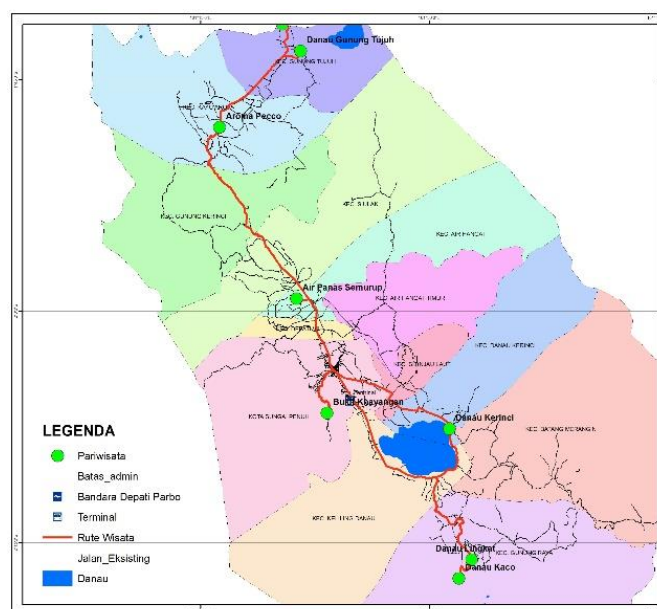
Dari hasil identifikasi diketahui waktu tempuh dan jarak tempuh, yang dimulai dari terminal kota Sungai Penuh untuk menuju DTW kabupaten Kerinci. Hasil dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3 Hasil Analisis

Dari	Tujuan	Waktu Tempuh	Jarak (Km)	Antar DTW	
				Waktu Tempuh	Jarak (Km)
Terminal	Danau Gunung Tujuh	01:30	42		
	Air Terjun Telun Berasap	02:00	60,5	00:20	7,2
	Taman Wisata Aroma pecco	01:24	43	00:32	17,5
	Air Panas Semurup	00:30	16	00:54	29,1
	Bukit Khayangan	00:30	13	00:42	19,5
	Danau Kerinci	00:30	16	00:55	26,4
	Danau Kaco	01:41	48	01:21	36,6
	Danau Lingkat	01:28	40,5	00:19	6,8

Waktu dan jarak tempuh untuk menuju objek wisata di kabupaten Kerinci di analisis menggunakan *network analysis* dengan perintah *route analysis* yaitu menganalisis data jaringan jalan, data titik terminal di kota Sungai Penuh dan data titik DTW di kabupaten Kerinci. Ada beberapa titik DTW yang diambil tidak sampai pada titik akhir DTW seperti danau Gunung Tujuh dan danau Kaco yang harus berjalan lagi untuk menuju sampai ke titik objek wisata, namun

titik terakhirnya yaitu berada di pos sebelum melanjutkan pendakian/perjalanan. Titik terminal dan titik DTW yang sudah ditentukan selanjutnya di *solve* untuk mendapatkan waktu dan jarak tempuh perjalanan. Perjalanan terjauh yaitu dari terminal menuju air terjun Telun Berasap dengan jarak 60,5 Km dengan waktu tempuh selama 2 jam. Selanjutnya hasil analisis ditampilkan dalam bentuk peta rute wisata di kabupaten Kerinci.



Gambar 4 Peta Rute Wisata

Dari beberapa indikator hasil analisis di atas diketahui bahwa layanan transportasi di kota Sungai Penuh yang awalnya tidak terintegrasi dengan pariwisata di kabupaten Kerinci kini sudah dapat memberikan pelayanan terhadap pariwisata di kabupaten Kerinci. Dengan diketahuinya bentuk layanan transportasi dalam pariwisata kota Sungai Penuh dapat mengambil peran sebagai pendorong pergerakan dan pintu gerbang wisata dengan menyediakan layanan transportasi pariwisata dalam pengembangan pariwisata di kabupaten Kerinci, sehingga akan terwujudnya aksesibilitas pariwisata yang baik dan wisatawan dapat berwisata dengan mudah, aman dan nyaman. Dengan tersedianya layanan tersebut akan meningkatkan daya tarik wisatawan dan jumlah wisatawan, sehingga wisatawan akan berlama-lama menetap dan aktivitas ekonomi di Kota Sungai Penuh akan meningkat.

D. Simpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan tentang bentuk layanan transportasi dalam pengembangan pariwisata di kabupaten Kerinci secara umum dapat diambil kesimpulan bahwa rendahnya kunjungan wisatawan di kabupaten Kerinci terjadi karena tidak terintegrasinya antara layanan transportasi dan pariwisata, seperti layanan angkutan umum yang beroperasi belum menjangkau objek Kerinci. Ketersediaan layanan transportasi dapat membuat wisatawan berwisata dengan mudah, aman, dan nyaman, sehingga akan meningkatnya daya tarik wisatawan, jumlah wisatawan dan aktivitas perekonomian di kabupaten Kerinci dan kota Sungai Penuh.

Bentuk layanan transportasi yang diketahui berupa rute perjalanan wisata yang mengintegrasikan sarana prasarana transportasi kota Sungai Penuh yaitu terminal yang menuju objek wisata di kabupaten Kerinci. Rute wisata tersebut terdiri dari Terminal – Air Terjun Telun Berasap – Danau Gunung Tujuh – Aroma Pecco – Air Panas Semurup – Bukit

Khayangan – Danau Kerinci – Danau Kaco – danau lingkar.

Diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam pengelolaan dan penyediaan transportasi pariwisata di Kabupaten Kerinci oleh pemerintah, masyarakat dan semua pihak yang bertanggung jawab mengelola transportasi dan pariwisata Kabupaten Kerinci.

E. Daftar Pustaka

- Awaludin, N. (2010). *Geographical Information Systems with ArcGIS 9. X Principles, Techniques, Applications, and Management*. Penerbit Andi.
- Gunn, C. A. (1993). in Recreation and Tourism World Tourism at the Millenium. In V. H. N. and T. P. D (Ed.), *New Challenges in Recreation and Tourism Planning* (Vol. 6 D, pp. 201–202). USA: Texas A&M University.
- Miro, F. (1997). *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Tarsito.
- Miro, F. (2005). *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. (S. Lameda, Ed.) (Edisi Keti, Vol. 1). Jakarta: Erlangga.
- Olaru, D., Smith, B., & Taplin, J. H. E. (2011). Residential location and transit-oriented development in a new rail corridor. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(3), 219–237.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2010.12.007>
- Roy, H., Hall, C. M., & W. Ballantine, P. (2017). Trust in local food networks: The role of trust among tourism stakeholders and their impacts in purchasing decisions. *Journal of Destination Marketing and Management*, 6(4), 309–317.

- <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2017.07.002>
- Ryan, C., & Page, S. (2000). *Tourism Management: Towards the New Millennium. Advances in Tourism Research Series*.
[https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(01\)00018-4](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00018-4)
- Soebiyantoro, U. (2010). Pengaruh Ketersediaan Sarana Prasarana, Sarana Transportasi Terhadap Kepuasan Wisatawan. *Jurnal Manajemen Pemasaran*, 4(1), pp--16.
- Sugiyono, D. (2008). Metode Penelitian Bisnis. Bandung: Pusat Bahasa Depdiknas.
- Sugiyono, P. D. (2013). Metode Penelitian Manajemen. Bandung: Alfabeta, CV.
- Tambunan, N. (2009). Posisi Transportasi Dalam Pariwisata. *Universitas Mpu Tantular, Jakarta*, (Bps 2008), 39–48.
- Tamin, O. Z. (2009). *Perencanaan & Pemodelan* (Edisi Kedua). Bandung: ITB.
- Tamin, O. Z., & Frazila, R. B. (1997). Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi 1. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 8(3), 34–52.

Halaman ini sengaja dikosongkan.